

# **Anàlisi de la importància del Port de Barcelona en l'economia de Catalunya i la resta d'Espanya**

## **Treball Final de Grau**



Facultat de Nàutica de Barcelona  
Universitat Politècnica de Catalunya

Treball realitzat per:

**Marc Serralabós Triadú**

Dirigit per:

**Francesc Xavier Martínez de Osés**

Grau en Nàutica i Transport Marítim

Barcelona, gener de 2018

Departament de Ciència i Enginyeria Nàutica



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA  
BARCELONATECH

Facultat de Nàutica de Barcelona



Full de Cortesia





## Agraïments

Aquest treball està dedicat al professorat que instrueix als alumnes en formació de l'àmbit de la logística portuària, i que com jo creuen que no tot el Grau en Nàutica i Transport Marítim implica embarcar-se, ja que un dels sectors més importants del país es troba a terra, tal com intento analitzar en aquest treball.

També agraeixo a tots els amics i familiars que s'han interessat en el meu procés d'elaboració del treball i que m'han donat ànims per poder-lo tirar endavant.



## Resum

El Port de Barcelona és, des de fa dècades, el node comunicatiu entre el transport marítim i el terrestre (viari i ferroviari) més important de Catalunya i dels més destacats d'Espanya; per les seves terminals hi circula constantment un volum de mercaderies i passatgers considerables, fet que té diverses conseqüències al territori, i una de les més importants és la seva afectació a l'economia, tant en l'àmbit autonòmic com del conjunt estatal.

En aquest treball es vol estudiar quin és el pes del Port de Barcelona en l'economia de Catalunya i Espanya, analitzant les dades de moviment de mercaderies del Port i de l'economia del territori; i tenint en compte altres factors clau, com el creixement del Port, la seva connectivitat i el turisme a la ciutat comtal. Mitjançant l'estudi d'aquests i altres aspectes es pretén treure conclusions sobre quina és l'afectació del Port en la nostra economia.

## Abstract

The Port of Barcelona has been, for decades, the most important communication node of Catalonia, which connects maritime and terrestrial transport (road and railway), and is one of the most relevant in Spain. In its terminals there is a constant traffic of a huge volume of cargo and passengers, which has several consequences on the territory, one of the most important is its influence on the economy, both at autonomic level and also statal.

This project wants to analyze which is the influence of the Port of Barcelona in the Catalan and Spanish economy, analyzing the cargo movement data of the Port and of the region economy; and taking into account other key factors, such as the Port growth, its connectivity and tourism in Barcelona. By studying these and other aspects, it is intended to draw conclusions about the impact of the Port on our economy.

# Taula de continguts

<b>AGRAÏMENTS</b>	<b>5</b>
<b>RESUM</b>	<b>7</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>8</b>
<b>TAULA DE CONTINGUTS</b>	<b>9</b>
<b>LLISTAT DE FIGURES</b>	<b>12</b>
<b>LLISTAT DE TAULES</b>	<b>14</b>
<b>LLISTAT D'ABREVIATURES</b>	<b>16</b>
 <b>INTRODUCCIÓ</b>	 <b>17</b>
 <b>CAPÍTOL 1. EVOLUCIÓ</b>	 <b>18</b>
<b>1.1 HISTÒRIA DEL PORT</b>	<b>18</b>
1.1.1 PRIMERA AMPLACIÓ	18
1.1.2 SEGONA AMPLIACIÓ	18
1.1.3 TERCERA AMPLIACIÓ	19
<b>1.2 PROJECTE D'AMPLIACIÓ S.XXI</b>	<b>21</b>
1.2.1 OBJECTIUS	21
1.2.2 DESCRIPCIÓ	21
1.2.3 DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT	22
1.2.4 INVERSIÓ I FINANÇAMENT	23
1.2.5 SITUACIÓ DESPRÉS DE L'AMPLIACIÓ	24
<b>1.3 SITUACIÓ EN L'ACTUALITAT</b>	<b>26</b>
1.3.1 CLASSIFICACIÓ SEGONS LA SEVA FUNCIO	26
1.3.2 CLASSIFICACIÓ SEGONS LES SEVES CARACTERÍSTIQUES FÍSQUES	27
1.3.3 CLASSIFICACIÓ SEGONS LA TITULARITAT	28
1.3.4 CLASSIFICACIÓ SEGONS LA FORMA DE PRESTAR ELS SERVEIS	29
1.3.5 CLASSIFICACIÓ SEGONS EL NIVELL DE DESENVOLUPAMENT DELS SERVEIS	30
 <b>CAPÍTOL 2. CREIXEMENT</b>	 <b>32</b>
<b>2.1 AMPLIACIÓ DE LA ZONA D'ACTIVITATS LOGÍSTIQUES</b>	<b>33</b>
2.1.1 MILLORA DELS ACCESSOS	34
<b>2.2 BARCELONA EUROPE SOUTH TERMINAL (BEST)</b>	<b>34</b>
<b>2.3 MOLL DE L'ENERGIA</b>	<b>35</b>
<b>2.4 TERMINALS DE PASSATGERS</b>	<b>37</b>
2.4.1 MOLL ADOSSAT	38
2.4.1.1 TERMINAL A	38

2.4.1.2 TERMINAL B	39
2.4.1.3 TERMINAL C	40
2.4.1.4 TERMINAL D	41
2.4.1.5 TERMINAL E	42
2.4.1.6 TERMINAL F	42
2.4.2 WORLD TRADE CENTER	43
2.4.2.1 TERMINALS NORD, EST I SUD	43
2.4.3 TERMINALS DE FERRIS	44
2.4.3.1 TERMINAL G	44
2.4.3.2 TERMINAL Z	44
2.4.3.3 TERMINAL T	45
2.4.3.4 TERMINAL M	46
<b>CAPÍTOL 3. ECONOMIA</b>	<b>47</b>
<b>3.1 IMPACTE DE LA CRISI ECONÒMICA AL PORT</b>	<b>47</b>
<b>3.2 ANÀLISI DE DADES DE L'ÚLTIM ANY A NIVELL ESTATAL</b>	<b>53</b>
<b>3.3 ANÀLISI DE DADES DEL SECTOR TURÍSTIC</b>	<b>64</b>
3.3.1 IMPACTE ECONÒMIC DE L'ACTIVITAT DE CREUERS	66
<b>3.4 ECONOMIA CATALANA</b>	<b>67</b>
3.4.1 ANY 2016	67
3.4.2 ANY 2017	70
3.4.3 RELACIÓ ENTRE EL PORT I EL PIB	72
<b>3.5 COMPARATIVA ENTRE CATALUNYA I ESPANYA</b>	<b>73</b>
<b>3.6 INVERSIÓ PÚBLICA DE L'ESTAT A CATALUNYA</b>	<b>78</b>
<b>CAPÍTOL 4. CONNECTIVITAT</b>	<b>81</b>
<b>4.1 HINTERLAND</b>	<b>81</b>
4.1.1 TERMINAL MARÍTIMA DE SARAGOSSA	83
4.1.2 PORT SEC DE MADRID I TERMINAL INTERMODAL CENTRO	84
4.1.3 TERMINAL INTERMODAL DE NAVARRA	85
4.1.4 PERPIGNAN ST CHARLES CONTENEUR TERMINAL	85
<b>4.2 FORELAND</b>	<b>86</b>
4.2.1 CONCEPTE	86
4.2.2 CAS DE BARCELONA	87
<b>4.3 SHORT SEA SHIPPING</b>	<b>90</b>
4.3.1 DEFINICIÓ	90
4.3.2 AUTOPISTES DEL MAR	90
<b>4.4 PROBLEMÀTICA AMB ELS ACCESSOS I LA XARXA FERRVIÀRIA ACTUAL</b>	<b>92</b>
4.4.1 ANY 2010	92
4.4.2 ANY 2011	93
4.4.3 ANY 2013	93
4.4.4 ANY 2014	94
4.4.5 ANY 2015	94
4.4.6 ANY 2017	95
4.4.6.1 CONSEQÜÈNCIES	95
4.4.6.2 FINANÇAMENT	95
4.4.6.3 PROJECTE	96

<b>CAPÍTOL 5. FUTUR</b>	<b>97</b>
<b>5.1 III PLA ESTRATÈGIC</b>	<b>97</b>
5.1.1 QUÈ ÉS?	97
5.1.2 L'ANÀLISI ESTRATÈGICA	97
5.1.3 LA PROPOSTA ESTRATÈGICA	98
5.1.4 L'OBJECTIU ESTRATÈGIC	99
5.1.5 ELS EIXOS ESTRATÈGICS	100
<b>5.2 TENDÈNCIES DE FUTUR</b>	<b>102</b>
<b>CAPÍTOL 6. CONCLUSIONS</b>	<b>104</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>107</b>

## Llistat de Figures

Figura 1. Gravat francès de Barcelona i el port durant la guerra angloespanyola de 1739-1748. ....	18
Figura 2. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 1965. ....	19
Figura 3. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 1970. ....	20
Figura 4. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 1999. ....	21
Figura 5. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2004. ....	23
Figura 6. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2006. ....	23
Figura 7. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2008. ....	25
Figura 8. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2011. ....	25
Figura 9. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona en l'actualitat. ....	28
Figura 10. Evolució dels ports per generacions ....	31
Figura 11. Imatge satèl·lit del port de Barcelona amb els projectes ubicats i les actuacions a la xarxa ferroviària. ....	32
Figura 12. Ubicació de les Zones d'Activitat Logística. ....	33
Figura 13. Imatge aèria de la terminal de contenidors. ....	35
Figura 14. Imatge aèria d'una part del Moll de l'Energia. ....	36
Figura 15. Plànol de la ubicació de les terminals de passatgers del Port. ....	37
Figura 16. Imatge de la terminal A. ....	38
Figura 17. Imatge de la terminal B. ....	39
Figura 18. Imatge de la terminal C. ....	40
Figura 19. Imatge de la terminal D. ....	41
Figura 20. Imatge creada per ordinador de la futura terminal E. ....	42
Figura 21. Imatge del World Trade Center amb 2 creuers atracats. ....	43
Figura 22. Imatge de la Terminal G. ....	44



Figura 23. Imatge de la terminal T. ....	45
Figura 24. Imatge de la terminal M. ....	46
Figura 25. Tipologia dels creueristes al Port segons operacions.....	64
Figura 26. Evolució del trànsit de creueristes al Port, del 1992 al 2014. ....	65
Figura 27. Àrea d'influència del Port de Barcelona. ....	82
Figura 28. Accés ferroviari a la tmZ. ....	83
Figura 29. Logotips del Port Sec de Madrid i Guadalajara. ....	84
Figura 30. Mapa de les línies que connecten la terminal. ....	85
Figura 31. Exportacions/importacions classificades en àrees geogràfiques i per tones. ....	87
Figura 32. Exportacions/importacions classificades per TEU's plens sense trànsits. ....	88
Figura 33. Principals països d'exportació i importació de TEU's. ....	89
Figura 34. Mapa de les autopistes del mar europees. ....	90
Figura 35. Imatge per satèl·lit de les actuacions d'accessibilitat. ....	94
Figura 36. Activitats incloses en el projecte de construcció dels nous accessos ferroviaris. ....	96
Figura 37. Missió del Port de Barcelona. ....	98
Figura 38. Visió del Port de Barcelona. ....	98
Figura 39. Objectiu estratègic del Port de Barcelona. ....	99
Figura 40. Eixos estratègics del Port de Barcelona. ....	101

## Llistat de Taules

Taula 1. Tràfic de càrrega total per anys, en tones. ....	47
Taula 2. Tràfic de càrrega de contenidors TEU per anys. ....	48
Taula 3. Tràfic de passatgers per anys. ....	49
Taula 4. Tràfic d'automòbils per anys. ....	50
Taula 5. Tràfic de vaixells per anys. ....	51
Taula 6. Tràfic de vaixells del Port els anys 2006, 2007, 2015 i 2016. ....	52
Taula 7. Tràfic portuari en tones als ports de l'Estat espanyol. ....	53
Taula 8. Tràfic de contenidors als ports de l'Estat espanyol. ....	54
Taula 9. Contenidors en trànsit als ports de l'Estat espanyol. ....	55
Taula 10. Tràfic de contenidors en moviments nacionals als ports de l'Estat espanyol. ....	56
Taula 11. Tràfic de contenidors en moviments internacionals als ports de l'Estat espanyol. ....	57
Taula 12. Tràfic de contenidors nacional i exterior als ports de l'Estat espanyol. ....	58
Taula 13. Nombre d'escales de bucs mercants als ports de l'Estat espanyol. ....	59
Taula 14. Nombre de bucs mercants en GT als ports de l'Estat espanyol. ....	60
Taula 15. Nombre d'escales de creuers als ports de l'Estat espanyol. ....	61
Taula 16. Nombre de passatgers que transiten pels ports de l'Estat espanyol. ....	62
Taula 17. Tràfic portuari en tones als ports de l'Estat espanyol. ....	63
Taula 18. Exportacions i importacions totals de béns i serveis (taxes de variació interanual en volum, en %). ....	67
Taula 19. Evolució de les exportacions i importacions de béns per àrees i països, 2016. ....	68
Taula 20. Comerç exterior de béns (taxa de variació interanual). ....	71

Taula 21. Avaluació de les variacions interanuals del tràfic i dels ingressos en relació amb el PIB.....	72
Taula 22. Variació interanual de mercaderies als ports de Catalunya i Espanya del novembre de 2015 a octubre de 2017. ....	73
Taula 23. Variació anual de mercaderies als ports de Catalunya i Espanya del 2003 al 2016. ....	74
Taula 24. Variació anual del nombre de passatgers als ports de Catalunya i Espanya del 2003 al 2016. ....	75
Taula 25. Nombre de mercaderies mogudes per any i en milers de tones a Barcelona i Espanya.....	76
Taula 26. Moviment de passatgers per any i en milers a Barcelona i Espanya. ....	76
Taula 27. Total d'exportacions anuals en milions d'euros a Catalunya i Espanya. ....	77
Taula 28. Total d'importacions anuals en milions d'euros a Catalunya i Espanya. ....	77
Taula 29. Previsions i liquidacions d'inversió pública de l'Estat a Catalunya. ....	78
Taula 30. Inversió pressupostada a Catalunya pel grup Foment i pel total Estatal. ....	79
Taula 31. Inversió real liquidada de l'Estat a Catalunya pel grup Foment. ....	80
Taula 32. Evolució prevista de la capacitat del Port de Barcelona (en milions). ....	102
Taula 33. Previsions per a les principals macromagnituds de l'economia catalana. ....	103

## Llistat d'Abreviatures

ZAL: Zona d'Activitats Logístiques

APB: Autoritat Portuària de Barcelona

UE: Unió Europea

BEST: *Barcelona Europe South Terminal*

TEU: *Twenty-foot Equivalent Unit*, unitat de mesura de capacitat de transport de mercaderies, equivalent a un contenidor estàndard de 20 peus (6,1 metres)

TCB: Terminal de Contenidors de Barcelona

APM *Group*: Companyia internacional de terminal de contenidors; el nom prové del fundador Arnold Peter Moller

MSC: *Mediterranean Shipping Company*

GT: *Gross Tonnage*, unitat de mesura usada per expressar el volum intern de càrrega dels vaixells.

PIB: Producte Interior Brut, és la suma de tots els béns i serveis finals produïts en un espai econòmic durant un període determinat, normalment un any.

BCE: Banc Central Europeu

VAB: Valor Afegit Brut

Idescat: Institut d'estadística de Catalunya

Pimes: Petites i mitjanes empreses

UTI: Unitats de Transport Intermodal

PSCCT : *Perpignan St Charles Conteneur Terminal*

FAV: Ferrocarril d'Alta Velocitat

UTE: Unió Temporal d'empreses

## Introducció.

El 90% del comerç mundial es realitza mitjançant el transport marítim<sup>1</sup>; i a Espanya més del 85% de les importacions i del 50% de les exportacions es realitzen per via marítima<sup>2</sup>. És per això que un dels punts més importants a tenir en compte en aquesta cadena de transport són els ports; així doncs, en aquest treball en concret, analitzarem quina és la importància del Port de Barcelona en la nostra economia.

Una de les motivacions que m'ha impulsat a fer aquest treball, a més de ser un dels objectius d'aquest, és posar en pràctica els coneixements que he après durant el Grau en Nàutica i Transport Marítim, i en el Postgrau en Direcció d'Operacions Portuàries.

Primerament, per tal de posar en context al lector, veurem quina ha estat l'evolució del Port de Barcelona, remuntant-nos una mica en la seva història fins a arribar al punt més important, el seu projecte d'ampliació del segle XXI, arribant fins a la seva situació en l'actualitat.

Tot seguit sabrem quins són els sectors del Port que han crescut més en els últims anys, tant en terminals de càrrega de mercaderia com de transport de passatgers.

Després, per començar a saber quin és el pes del Port a la nostra economia, passarem a analitzar les dades de moviment de mercaderies al Port, on començarem veient quina ha estat l'afectació de la crisi econòmica en aquest, i quina és la tendència dels últims mesos en diferents sectors. També veurem trets característics de l'economia catalana i la seva relació amb Espanya.

Un altre tema important del Port que tractarem és la seva connectivitat, ja que aquest aspecte és fonamental a l'hora d'establir les xarxes per les quals es mouen les mercaderies i passatgers d'aquest.

Finalment analitzarem quines tendències de futur té el Port, i les previsions econòmiques de Catalunya per al 2018.

Per tal de fer l'anàlisi amb les dades més recents, he consultat diverses fonts d'informació com les webs del Port de Barcelona, Puertos del Estado, la Cambra de Comerç de Barcelona, l'Institut d'Estadística de Catalunya, la Generalitat de Catalunya, d'entre altres.

---

1 <https://www.boluda.com.es/es/2016/11/transporte-maritimo-ocupa-90-del-comercio-mundial-sin-la-mitad-la-poblacion-moriria-hambre-la-otra-mitad-frio/>

2 <http://www.clustermaritimo.es/2016/09/30/mas-del-85-de-las-importaciones-y-mas-del-50-de-las-exportaciones-se-hacen-por-via-maritima/>

# Capítol 1. Evolució del Port de Barcelona

Per tal d'introduir l'evolució que ha sofert el Port durant els últims anys i dècades, ens remuntarem primer en la història més antiga d'aquest per tal de poder situar-nos en el context en el qual es troba actualment; fent èmfasi a les diferents reformes i modificacions a les quals s'ha vist sotmès per tal d'anar creixent i evolucionant, fins al port que tenim en l'actualitat.

## 1.1 Història del Port

Els inicis del Port es remunten a l'Antiguitat; situada dins de l'Imperi Romà, la ciutat de *Barcino* va desenvolupar la creació d'un port a causa de la necessitat de la ciutat de poder realitzar intercanvis comercials per via marítima amb altres ciutats.

Avancem ja fins a l'edat mitjana, concretament al segle XIV, en què es van començar a construir les Drassanes, per tal de desenvolupar el comerç marítim que la ciutat requeria.

L'any 1477 s'inicien les obres del moll de la Santa Creu, conegut més tard com a moll Vell, i actualment desaparegut; paral·lelament també es va construir un dic de l'Est, que va ser ampliat posteriorment. Les dues construccions es van desenvolupar en el que seria després el barri mariner de la Barceloneta, habitat per pescadors. Aquests van ser els inicis del port artificial, construït amb terrenys guanyats al mar.



Figura 1. Gravat francès de Barcelona i el port durant la guerra angloespanyola de 1739-1748. Font: [marinacatalana.wordpress.com](http://marinacatalana.wordpress.com)

El 1772 es va construir la Torre de la Llanterna, coneguda avui com a Torre del Rellotge, considerat un dels símbols més emblemàtics del Port.

L'any 1816 es va prolongar l'escullera per tal de solucionar els problemes que generava l'entrada de sorra al Port.

### **1.1.1 Primera ampliació**

L'11 de desembre de 1868 el Ministeri de Foment va aprovar la Junta d'Obres del Port, constituïda per comerciants, armadors, naviliers i mariners. En la seva primera reunió, la Junta d'Obres va aprovar la construcció del primer moll transversal, on avui en dia està el moll de Barcelona, que es va construir entre 1877 i 1882.

### **1.1.2 Segona ampliació**

A principis del segle XX, en concret la primera dècada, es van dur a terme les obres dels molls de Barcelona, Espanya, Pescadors, Balears i Catalunya.

Després d'això, a causa de les dues guerres mundials i a la Guerra Civil Espanyola, el desenvolupament del port es va veure aturat.

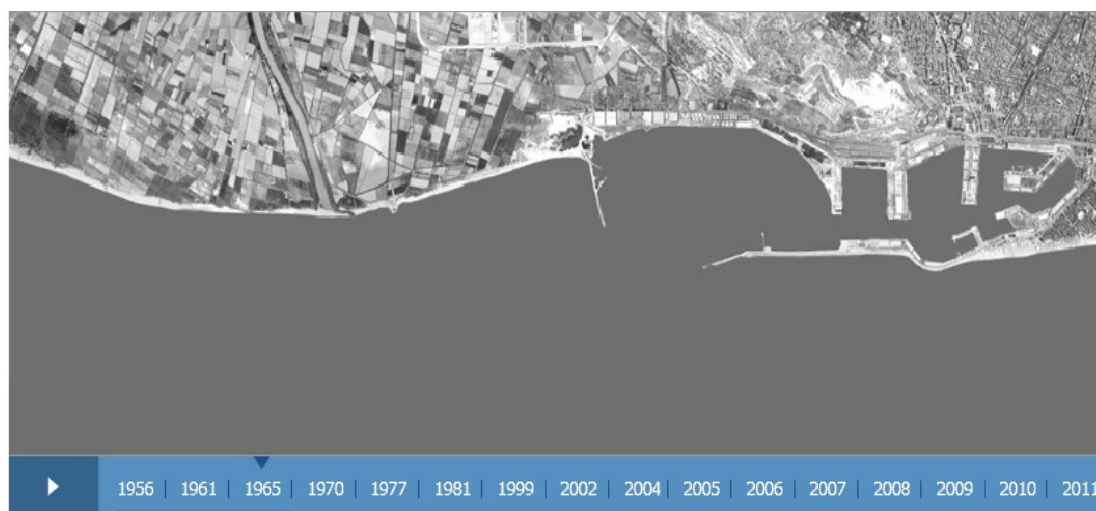


Figura 2. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 1965. *Font: Port de Barcelona*

### 1.1.3 Tercera ampliació

No va ser fins a l'any 1958 que es va iniciar l'expansió cap al Sud i el 1966 amb la construcció d'un port interior amb el dragat de la zona del Delta del Llobregat, augmentant així l'àrea del port amb 250 hectàrees.

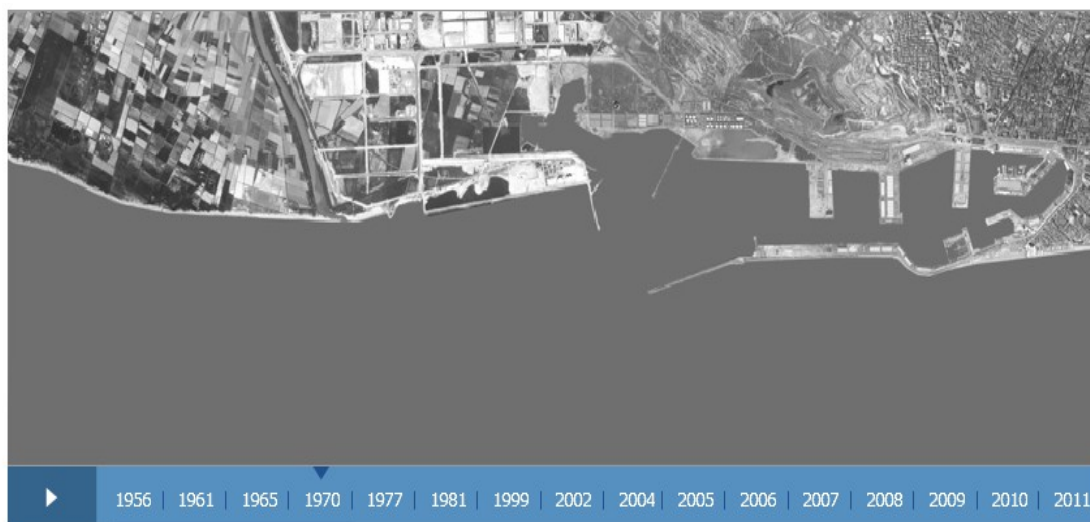


Figura 3. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 1970. *Font: Port de Barcelona*

El 1978 el Ministeri d'Obres Públiques dona l'autonomia portuària a Barcelona, juntament amb Bilbao, València i Huelva. Així, el Port adquireix la nova denominació de Port Autònom de Barcelona. Aquest estava representat per un consell d'administració, en substitució de la Junta d'Obres. Així doncs, el Port seguia sent una entitat pública, però podent actuar en règim d'empresa mercantil i segons el dret privat.

L'any 1981 s'obre al ciutadà l'accés al moll Bosch i Alsina, més conegut popularment com a moll de la Fusta, i el 1986 el Port es veu implicat en un nou projecte més ambiciós, a causa de ser anomenat seu olímpica dels jocs del 1992; és aleshores quan es construeixen el centre comercial Maremàgnum, els cinemes Imax, l'Aquàrium i uns anys després el World Trade Center i la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL).

L'any 1992, a part de la importància dels Jocs en la ciutat de Barcelona, es crea des del govern central la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant (amb posteriors actualitzacions), tornant a centralitzar la gestió d'aquests i suprimint les autonomies portuàries. El Port deixa d'anomenar-se Port Autònom de Barcelona a Autoritat Portuària de Barcelona (APB).





Figura 4. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 1999. Font: Port de Barcelona

## 1.2 Projecte d'ampliació s.XXI

Aquesta ha sigut la quarta ampliació del Port de Barcelona, la més gran i costosa de la seva història, tant per l'impacte que suposa en la configuració d'infraestructures del port, que ha duplicat la superfície portuària, com per la gran inversió econòmica que s'hi ha fet.

### 1.2.1 Objectius

Les obres d'ampliació del Port de Barcelona van ser projectades per tal de duplicar la seva capacitat; tant quantitativament (molls, dics, grues i accessos) com qualitativament (noves línies marítimes, més serveis i connexions).

### 1.2.2. Descripció

Les obres, previstes en el Pla Director i que formaven part del Pla Delta, buscaven el creixement del port cap al sud, després d'haver desviat la desembocadura del riu Llobregat, quan el 2001 el ministeri de Medi Ambient va adjudicar la licitació de les obres.

El Pla Delta, nom en clau del conveni de cooperació en infraestructures i medi ambient al Delta del Llobregat, es va signar el 16 d'abril de 1994 per part de les administracions del Govern, la Generalitat, i els ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat.

---

El Pla consistia en sis grans actuacions:

1. Ampliació de l'Aeroport de Barcelona
2. Desviament del riu Llobregat
3. Construcció de la depuradora del Baix Llobregat
4. Ampliació del Port de Barcelona
5. Ampliació dels accessos viaris
6. Ampliació dels accessos ferroviaris

En aquest pla hi van participar diferents organismes i societats, com AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria), el Ministeri de Foment, l'Autoritat Portuària de Barcelona, l'empresa Depurbaix i demarcacions de carreteres de l'Estat i la Generalitat de Catalunya.

### **1.2.3 Desviament del riu Llobregat**

Abans de començar amb l'ampliació del Port, era necessari desviar la desembocadura del riu Llobregat uns 2 quilòmetres al sud, i permetre així la construcció de dues peces fonamentals per l'ampliació:

- El nou dic Sud: 4.800 metres de longitud dividit en tres trams, 22 metres de calat màxim i 340 milions d'euros d'inversió.
- La prolongació del dic Est: 2.025 metres de longitud i 225 milions d'inversió.
- La construcció del moll del Prat: 1500 metres de longitud, 16,5 metres de calat, creant així una superfície de 100 hectàrees.

Les obres per al desviament van començar el juliol de 2001, amb un pressupost de 54 milions d'euros. Aquest va implicar desplaçar la desembocadura del riu 2,5 km al sud i incrementar l'amplada del riu de 70 a 250 metres.

Es va inaugurar el 15 de setembre, acte en el qual es va retirar el dic que separava el nou curs del riu i l'antic.



Figura 5. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2004. *Font: Port de Barcelona*

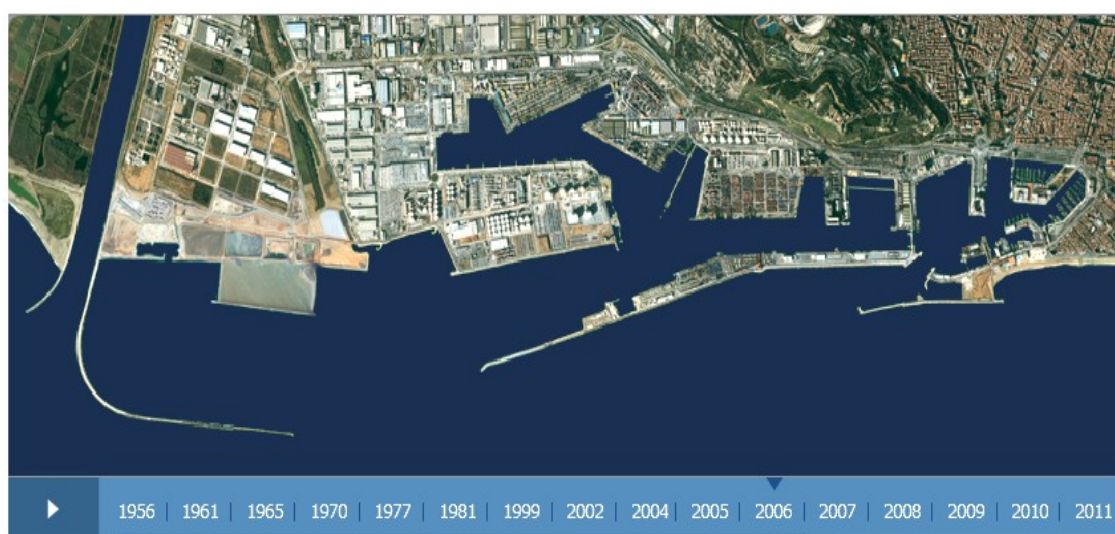


Figura 6. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2006. *Font: Port de Barcelona*

#### 1.2.4 Inversió i finançament

El pressupost de l'ampliació sud era de 800 milions d'euros, amb el 53% de les inversions subvencionades pels Fons de Cohesió de la Unió Europea (UE).

El total de les inversions fetes durant el període del 2000 al 2014 arriben fins als 4.000 milions d'euros, tant pel sector públic (execució de la infraestructura) com pel sector privat (instal·lacions, maquinària i equips de manipulació de càrrega).

Per finançar aquestes obres el Port de Barcelona ha emprat diferents mecanismes de finançament: els recursos propis, el Fons de Cohesió de la UE i l'endeutament a llarg termini del Banc Europeu d'Inversions.

### **1.2.5 Situació després de l'ampliació**

Un cop acabades les obres, l'any 2008, es genera un nou espai d'aigües abrigades per situar les noves terminals de mercaderies:

- La superfície d'aigua abrigada passa de 370 ha a 786 ha.
- La superfície de terra passa de 558 ha a 1.265 ha.
- La línia de molls passa de 19.766 m a 29.702 m.

En el primer moll de l'ampliació, el moll Prat, es comença a construir el juliol de 2012 la nova terminal de contenidors del Port de Barcelona, la terminal BEST (*Barcelona Europe South Terminal*) de 100 hectàrees de superfície, 1.500 metres de línia de moll i 16,5 metres de calat, amb una capacitat per manipular un total de 2,6 milions de TEU's a l'any.

Aquesta instal·lació és gestionada per la multinacional Hutchinson Port Holding, el primer operador de terminals del món, la qual ha fet una inversió superior als 300 milions d'euros (en la primera fase). Actualment està en execució la segona fase de la terminal, amb una inversió de 150 milions d'euros, permetrà arribar a les dimensions i capacitats esmentades.

El Port també ha executat, entre altres obres de millora, l'ampliació del moll Sud (56 milions d'euros d'inversió), on operava la terminal de contenidors TCB (Terminal de Contenidors de Barcelona) actualment del grup APM (el nom prové del fundador Arnold Peter Moller), amb 81 hectàrees de superfície i una capacitat per manipular 2,1 milions de TEU's anuals.



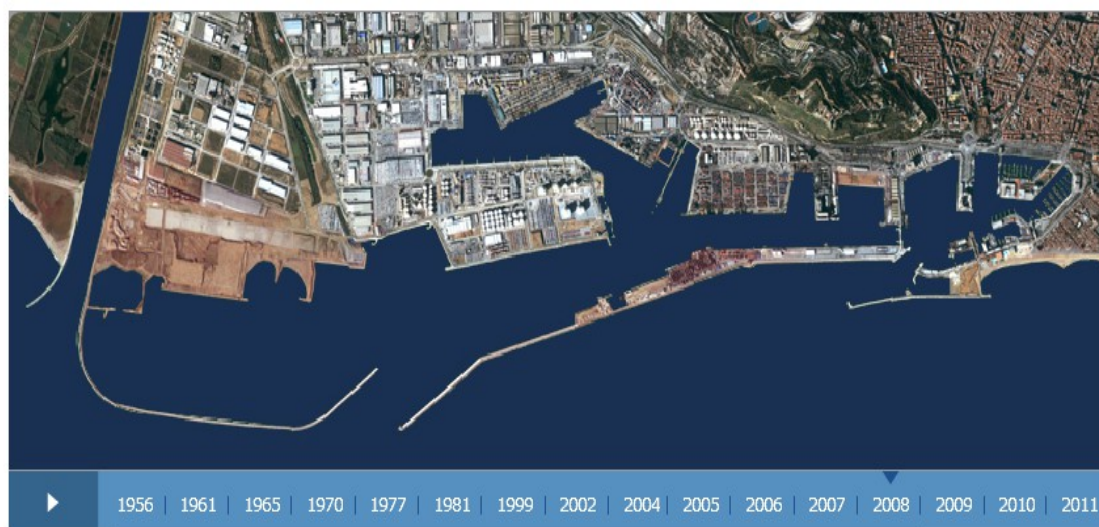


Figura 7. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2008. *Font: Port de Barcelona*

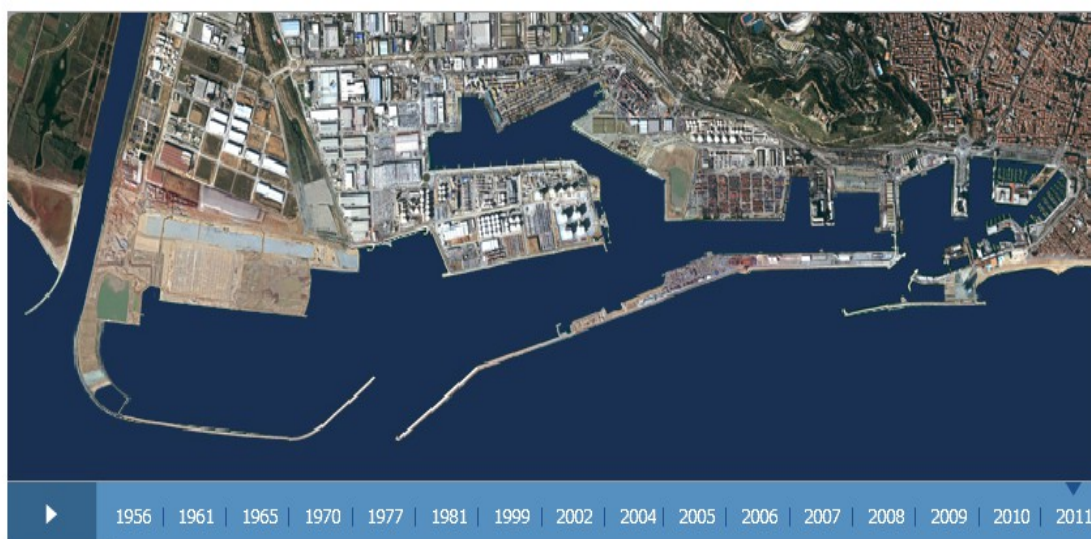


Figura 8. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona l'any 2011. *Font: Port de Barcelona*

### 1.3 Situació en l'actualitat

Per tal de fer-nos una idea sobre com és el Port de Barcelona en l'actualitat, primer de tot mirarem de classificar-lo segons diverses tipologies.

#### 1.3.1 Classificació segons la seva funció

- **Port comercial**

La seva principal característica és la càrrega i descàrrega de mercaderia, procedent o destinada al seu *Hinterland*<sup>3</sup>. Alguns poden estar especialitzats en un sol tipus de tràfic.

Aquesta seria la classificació més adequada per al Port de Barcelona, no obstant això, també hi trobem elements dels altres tipus de ports, esmentats a continuació.

- **Port industrial**

Són els ports que són annexes d'una determinada indústria, en el que es descarreguen les matèries primeres destinades a aquesta i/o es carreguen els seus productes.

S'aproparia el Port de Tarragona, i a Barcelona hi trobem el moll d'inflamables.

- **Port de passatge**

Hi ha pocs casos de ports en els quals hi ha un ús exclusiu d'embarcament i desembarcament de passatgers.

En aquest cas a Barcelona hi trobem diverses terminals de creuers i de tràfic marítim de passatgers de curta distància.

- **Port pesquer**

Ports en què l'únic tràfic és la pesca, solen trobar-se en localitats costaneres petites. A Barcelona hi trobem el Moll dels Pescadors.

- **Port esportiu**

Es distingeixen entre els construïts especialment per a aquesta finalitat, en zones amb més afluència de població i turisme, i les zones classificades com a "zones esportives" que estan situades dins de ports comercials; com en el cas de Barcelona, el Port Vell o el Port Olímpic.

---

3 Paraula provinent de l'alemany, que serveix per definir l'àrea d'influència logística a la qual està connectada un port pel mar.

- **Port militar i port de construcció naval**

Els ports militars depenen del Ministeri de Defensa i alguns es troben al costat de ports comercials.

Pel que fa a ports de construcció naval no hi ha exclusivament per a aquesta finalitat, però si drassanes de gran importància.

### **1.3.2 Classificació segons les seves característiques físiques**

- **Ports naturals i artificials**

Tot i que rigorosament tots els ports són artificials d'alguna forma (molls, dragats, etc.) se solen anomenar naturals els que no tenen obres d'abric o d'accés.

Dintre dels ports artificials, es pot distingir entre els guanyats totalment al mar, els protegits que tenen insuficients condicions naturals i han de completar-se amb dics, els d'accés artificial (sigui parcial o totalment) i les instal·lacions desabrigades (unides a terra o ben aïllades)

El Port de Barcelona és un port artificial.

- **Ports marítims, fluvials i fluvial-marítims**

Els ports marítims són els ubicats al mar, com en el cas de Barcelona; els fluvials estan ubicats en rius, per a la navegació interior; i els fluvial-marítims es troben en les ries.

L'augment de les dimensions dels bucs ha obligat a construir, en les proximitats de la desembocadura dels rius, ports de major calat. En algun cas, el port secundari acaba tenint més importància que l'interior, però el seu calat també acaba sent insuficient, pel que s'acaba fent un tercer port, totalment artificial i guanyat al mar.

- **Ports de marea i ports d'enclusa**

En un port de marea les obres interiors han de tindre una altura major que en un port sense marea.

Els ports d'enclusa permeten als vaixells salvar el desnivell entre dos trams de canal o entre l'interior del port i la marea exterior.



Figura 9. Imatge de satèl·lit del Port de Barcelona en l'actualitat. *Font: Google Maps*

### 1.3.3 Classificació segons la titularitat

- **Ports gestionats per entitats estatals**

La intervenció directa de l'Estat en la gestió dels ports de certa categoria no sol ser freqüent. Actualment, els ports per poder assolir la flexibilitat necessària per a abordar noves funcions i fer front a la competència, necessiten alliberar-se d'una gestió o administració de tipus funcional, fet que provoca que evolucionin cap a una gestió molt més oberta de tipus empresarial.

Ho són molts dels ports espanyols, grecs, italians i sud-americans.

- **Ports gestionats per municipis**

És una forma de gestió molt enraigada en els països anglosaxons del nord d'Europa, on les grans ciutats costaneres constitueixen, des de l'edat mitjana, focus comercials i econòmics tan importants com els mateixos Estats de l'època. Així doncs, la simbiosi de port-ciutat donava peu a un desenvolupament harmònic dels dos.

En trobem ports importants com el de Rotterdam, Anvers, Amsterdam i Hamburg.

- **Ports gestionats per ens públics amb estatut d'autonomia**

La gestió autònoma dels ports, conservant la titularitat estatal és, potser, la forma més freqüent de gestió i es realitza a través d'una Autoritat Portuària definida d'acord amb una normativa específica dictada pel Govern del país.

Els ports autònoms són ens públics als quals la Llei atorga un principi més o menys ampli d'autonomia financera i de gestió, i una capacitat suficientment ampla en la forma de prestar els serveis del port.



- **Ports gestionats per entitats privades**

Inicialment eren aquells ports que formaven part d'un procés industrial, i desenvolupaven únicament operacions associades a l'activitat industrial de l'empresa que tenia la seva titularitat.

No obstant això, en els últims anys el concepte de gestió privada, parcial o total, d'un port per servir interessos generals ha irromput amb força.

Podem trobar-ne diversos exemples al Regne Unit.

#### 1.3.4 Classificació segons la forma de prestar els serveis

- **Landlord Port**

El port limita la seva responsabilitat a la provisió de la infraestructura bàsica (canals d'accés, dàrsenes, encluses, ajut a la navegació, dics, molls, accessos terrestres...) i alguns serveis d'interès comú (seguretat de mercaderies i persones, enllumenat, subministrament elèctric, aigua...)

Els serveis es presten per empreses privades que fan servir les instal·lacions bàsiques a canvi del corresponent lloguer o cànon de concessió i supplementen aquestes instal·lacions (pavimentació, instal·lacions, edificis i equips) per aconseguir que satisfacin les seves necessitats. El port no pren part de l'activitat operacional dels concessionaris.

Aquests ports tenen una mida mitjana-gran, ja que per desenvolupar-se necessiten que hi hagi un volum suficient de negoci que permeti a l'empresa privada obtenir beneficis en la prestació dels serveis.

Alguns exemples en són Rotterdam, Anvers, Nova York i Barcelona.

- **Tool Port**

En els casos de ports amb una quantitat menor de mercaderia es sol trobar que l'autoritat portuària proporciona la major part de la superestructura o eines que fan falta per a la manipulació de la mercaderia (pavimentació, magatzems, terminals, dipòsits, grues...) limitant d'aquesta forma l'àmbit d'actuació de l'empresa privada.

Els serveis que demanden els clients no són prestats per l'autoritat portuària sinó que es realitzen per empreses privades independents (practicatge, remolc, estiba/desestiba, consignació de bucs, aprovisionament, transport terrestre...), utilitzant equips de l'autoritat portuària (grues).

Aquests tipus de ports són comuns en la majoria de ports mitjans dels Estats Units i el Canadà.

- **Operating Port**

En aquest tipus de ports és l'autoritat portuària la que realitza la infraestructura, la superestructura, qui presta els serveis generals així com la manipulació de mercaderia. Així doncs, quan el concepte es desenvolupa al complet, totes les instal·lacions i serveis requerits pel vaixell, la càrrega i els transportadors terrestres incloent els serveis generals del port són responsabilitat d'una única agència.

Els antics ports de països socialistes, eren d'aquest tipus, tot i que avui en dia estan en fase de transformació. Trobem pocs exemples d'aquest tipus de port en el món occidental; a l'orient, Singapur és un bon exemple d'un port de serveis completament gestionat per l'autoritat portuària pública.

### **1.3.5 Classificació segons el nivell de desenvolupament dels serveis**

- **1a Generació**

Ports els quals la seva única funció és la reserva, construcció i ús dels espais portuaris per a la recepció, emmagatzematge i entrega de la mercaderia.

Se solen trobar en països en vies de desenvolupament i operen tràfic de matèries primeres, com a granel líquids o sòlids.

- **2a Generació**

En aquest cas integren serveis que es corresponen amb la seva participació en la cadena logística global del transport i la seva àrea comercial i industrial.

Es troben en àrees de moderat desenvolupament, amb certa precarietat econòmica i tecnològica, però amb suficient capacitat de gestió per desenvolupar una funció comercial acceptable.

- **3a Generació**

A més de les funcions anteriors, aquests ports es caracteritzen per la seva orientació al client, la qualitat dels serveis prestats, i la promoció i desenvolupament de serveis de valor afegit, com la logística i la intermodal.

Aquestes característiques són les que distingeixen als ports de tercera generació, en el que les peticions del client passen a ser prioritàries i el port ha d'orientar i encaminar la seva estratègia a satisfer-les, per a això s'incorporen sistemes de qualitat total.

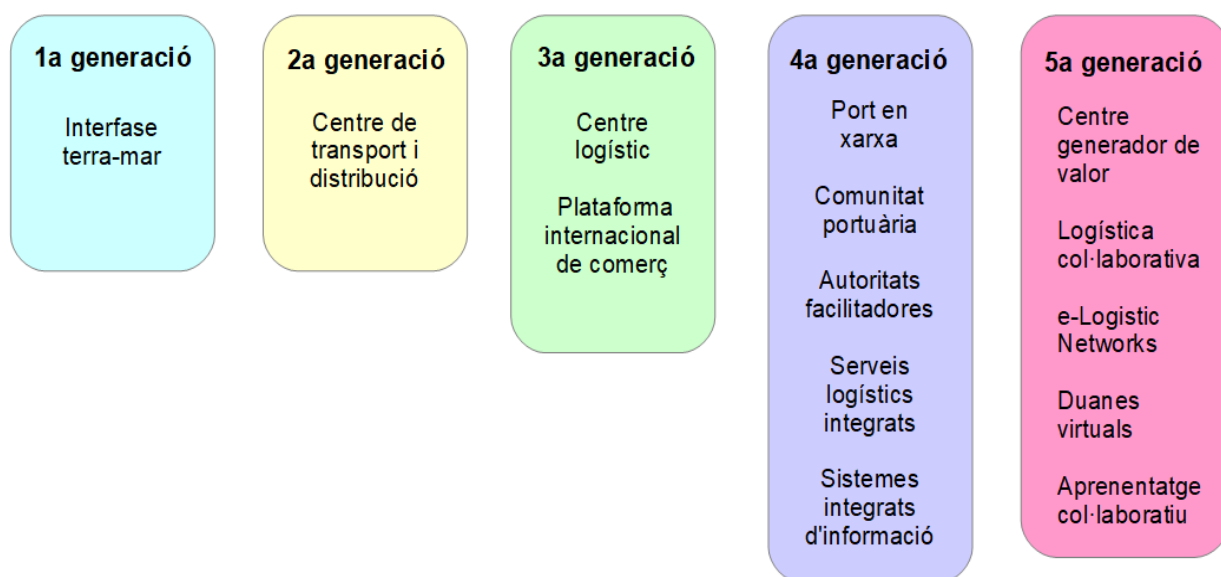


Figura 10. Evolució dels ports per generacions *Font: Elaboració pròpia*

- **4a Generació**

Vora l'any 2000 es comencen a desenvolupar els primers ports de quarta generació, en els quals es sol aprofitar el canvi de mode de transport en la càrrega per desenvolupar activitats de valor afegit com l'empaquetatge, muntatge, processament de la mercaderia, i incloent el seu emmagatzematge temporal i distribució. Tots aquests processos es duen a terme en centres intermodals i/o plataformes logístiques.

- **5a Generació**

A partir del 2010 les necessitats del comerç mundial fan fer un pas més en l'evolució dels ports, així doncs, comencen a aparèixer ports de cinquena generació, els quals també presenten estratègies d'internacionalització i diversificació de les activitats. Es caracteritzen per la implantació de xarxes telemàtiques entre zones portuàries, col·laboració entre comunitats portuàries i per la internacionalització i diversificació de les activitats.

## 2. Creixement

Un cop hem vist quina ha estat l'evolució del Port de Barcelona, des dels seus inicis fins a l'actualitat; en aquest apartat entrarem en detall sobre quins són els sectors que han tingut un major creixement i que són fonamentals per al desenvolupament dels seus serveis, i per tant, del progrés econòmic que es pot derivar del Port, el qual explicarem més endavant.

En la imatge de la figura 11, de l'any 2011, podem veure quins eren els diferents projectes que s'havien de desenvolupar a partir de l'ampliació del Port cap al sud, zona marcada en color groc.

En primer lloc tenim l'ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), i en segon, la nova terminal de contenidors al moll Prat, de les quals tractarem a continuació.

Després tenim l'estació ferroviària de la ZAL Prat, la qual es troba emmarcada en les obres de millora de la xarxa ferroviària, en les que entrarem en detall més endavant, però podem veure ara a la imatge, i per fer-nos una idea, els diferents ramals d'accés que es van projectar aleshores (línies discontinües en vermell i en negre).

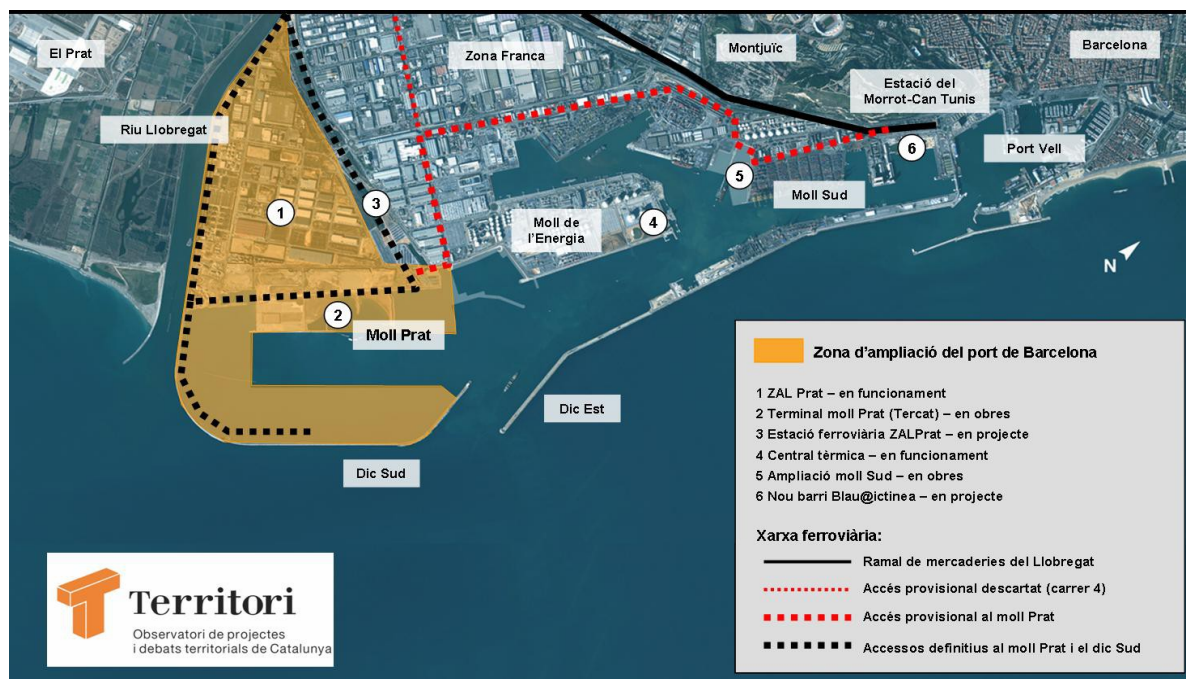


Figura 11. Imatge satèl·lit del port de Barcelona amb els projectes ubicats i les actuacions a la xarxa ferroviària. Font: Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT)

Finalment a la imatge podem veure el projecte del barri Blau@Ictinea, el qual va ser impulsat per l'exalcalde de Convergència i Unió, Xavier Trias, el qual l'any 2007, va proposar la creació d'un nou barri amb 10.000 habitatges, que el 2011 van passar a 2.000, amb un gran nombre d'equipaments, però l'any 2012 el projecte es va descartar per l'oposició del Partit Socialista de Catalunya, que creia que construir habitatges prop del moll de l'energia era incompatible amb l'activitat comercial del port.

## **2.1 Ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques**

A més de l'ampliació del port comercial, el Pla Director del Port de Barcelona també contenia l'ampliació de l'àrea logística del port, la ZAL. Prèviament la ZAL ocupava una superfície de 66,5 hectàrees totalment ocupades. Amb el desviament del riu Llobregat es va disposar d'un espai addicional que va permetre ampliar en 192,7 hectàrees, fent créixer l'àrea logística a un total de 259 hectàrees.

Aquesta nova zona pertany al municipi del Prat de Llobregat, pel qual es va anomenar ZAL-Prat.

En el projecte es preveia la construcció dels carrers, el sanejament i desguassos, les instal·lacions i serveis urbans, així com la integració paisatgística i ambiental de les construccions que es van instal·lar en les noves parcel·les de l'activitat logística del Port de Barcelona.



Figura 12. Ubicació de les Zones d'Activitat Logística. Font: ZAL Port

### **2.1.1 Millora dels accessos**

A més del projecte d'ampliació, també es va presentar el projecte de millora d'accessos provisionals durant les obres d'ampliació del Port de Barcelona i la Zona d'Activitats Logístiques.

En aquest es proposaven tres accessos:

- El primer es tracta de l'actual accés pel polígon Pratenc.
- El segon un gual que es construiria en l'anterior punt de desembocadura del Llobregat.
- El tercer consistia a incloure el projecte del pont sobre el nou curs del Llobregat, a l'alçada de l'autovia, per unir el port i l'aeroport, per garantir la comunicació territorial entre el Prat i la zona industrial i logística del polígon Pratenc i la ZAL.

## **2.2 Barcelona Europe South Terminal (BEST)**

El Desembre de 2005 l'Autoritat Portuària de Barcelona va convocar un concurs públic per a la construcció i explotació de la nova terminal de contenidors del Moll Prat, a la zona d'ampliació del Port de Barcelona. Finalitzava així una etapa de desenvolupament del Port de Barcelona iniciada amb el seu Pla Director de l'any 1990.

El Grup *Hutchinson Port Holdings* i el Grupo Mestre es van presentar conjuntament a la licitació del concurs convocat, unint així l'experiència del grup líder en terminals de contenidors a escala mundial, amb el sector local d'operacions portuàries del Port de Barcelona. El maig del 2006, l'Autoritat Portuària de Barcelona els va adjudicar el projecte.

El novembre del 2006 es va atorgar la concessió del Moll Prat i s'iniciava la fase de desenvolupament de la terminal, que a partir del 2011 va ser ocupat únicament per *Hutchinson Port Holdings*.



El procés de construcció i desenvolupament d'aquesta terminal ha sigut un gran repte tecnològic i operacional per al Port. La incorporació de noves tecnologies en aquesta terminal permet impulsar el Port a un nivell més alt quantitativament, ja que permet operar un major nombre de contenidors; i a un nivell qualitatiu, gràcies als nous sistemes de transport de contenidors.



Figura 13. Imatge aèria de la terminal de contenidors. *Font: BEST*

Durant el 2012 es van començar a realitzar les primeres proves operatives a la terminal, i es va inaugurar oficialment el 27 de setembre del mateix any.

Tant pel bon funcionament de la terminal, com pel reconeixement que ha tingut entre els seus clients i usuaris, el grup HPH manté l'aposta i confiança pel seu desenvolupament, i actualment està realitzant una nova fase d'ampliació.

## **2.3 Moll de l'Energia**

El moll de l'Energia està situat al centre del Port i en ell es realitza càrrega i descàrrega de productes petrolífers.

El gener del 2011 es va inaugurar la central tèrmica de cicle combinat de Gas Natural Fenosa, l'energia elèctrica que es genera s'envia a una subestació de la Zona Franca, i des d'allà es distribueix a l'àrea metropolitana de Barcelona.

L'agost del mateix any es va obrir al moll, una nova línia d'atracada per a granel líquids, de 15 metres, permetent així el pas de vaixells de fins a 275 metres d'eslora i 175.000 tones.

Aquesta infraestructura va suposar una inversió de 7 milions d'euros, i va permetre reduir el temps d'atracada dels vaixells gràcies a incrementar el rendiment al triple.

A finals del 2011 la companyia petroliera Meroil va començar a ampliar la seva terminal, en concret la seva capacitat d'emmagatzematge de 600.000 metres cúbics a un milió. Aquest augment va suposar una inversió de 50 milions d'euros.

Per altra banda Tradebe, una altra companyia petroliera, va construir una nova terminal amb capacitat de 350.000 metres cúbics.



Figura 14. Imatge aèria d'una part del Moll de l'Energia.

*Font: Societat Catalana d'Ordenació del Territori*



## 2.4 Terminals de passatgers

Un dels factors més determinants per al desenvolupament econòmic del Port, a banda del moviment de mercaderies, és el de passatgers. I és que tant el trànsit marítim de curta distància com sobretot el de creuers, són un pes molt important dins l'àmbit dels ingressos; i no només pel Port, també per la ciutat de Barcelona i gran part de Catalunya, que es veuen beneficiades pel turisme que arriba via marítima.

A continuació veurem les diferents terminals que disposa el Port, les quals es troben agrupades en diferents molls i reben cada una una lletra de l'abecedari a identificar-les.

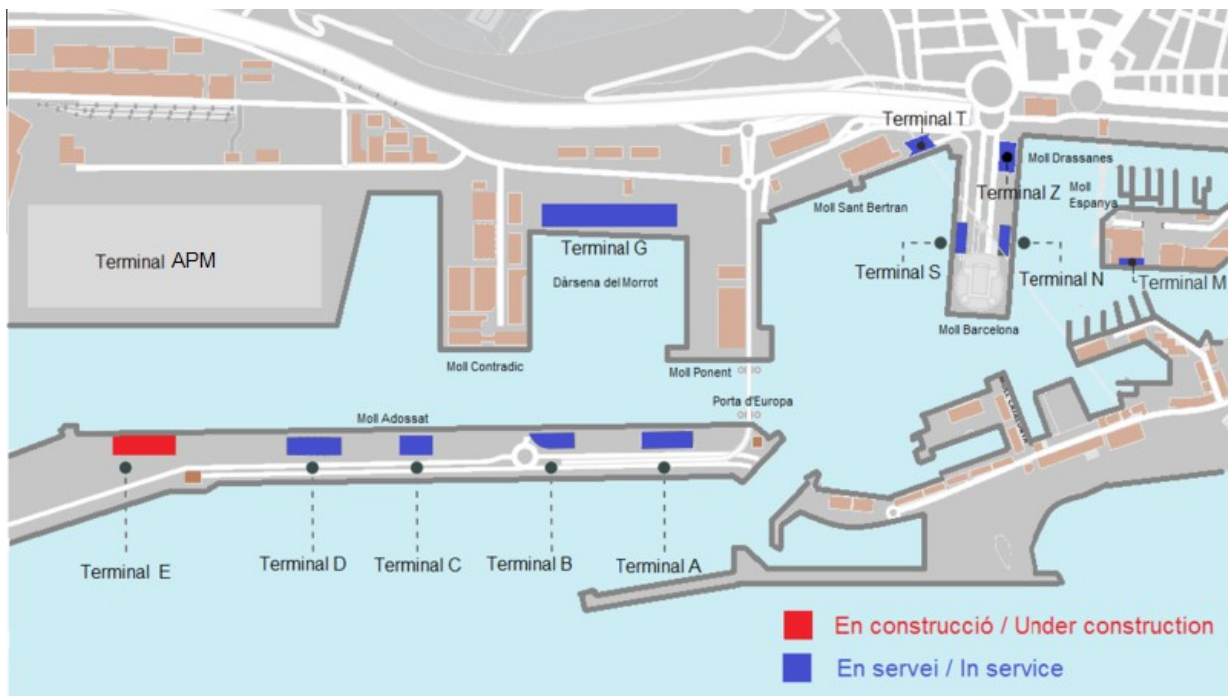


Figura 15. Plànol de la ubicació de les terminals de passatgers del Port.

Font: Viquipèdia amb actualització pròpia el novembre de 2017

## 2.4.1 Moll Adossat

### 2.4.1.1 Terminal A

Gràcies a l'increment del nombre de creueristes i la capacitat més gran dels vaixells, Creuers del Port de Barcelona, l'actual concessionari de la terminal, va decidir tirar a terra l'antiga Terminal A per construir-ne una de nova, amb unes característiques més adequades per rebre els futurs creuers, els quals cada vegada tenien unes dimensions i capacitat de passatgers molt més grans.

El projecte consistia a augmentar la dimensió de la terminal de 3.600 m<sup>2</sup> a 6.500 m<sup>2</sup>, i per tal d'actualitzar-se, augmentar els equips de seguretat, confort, i agilitat d'embarcament de passatgers i equipatge. Les noves portes d'accés i les cintes transportadores permetien separar els passatgers dels camions i carretons.

Les obres de demolició es van iniciar el novembre del 2006 i la terminal va ser enllestida el 2008; la inversió per a aquesta nova terminal va ser de quasi 15 milions d'euros.



Figura 16. Imatge de la terminal A. Font: Port de Barcelona

Característiques	Terminal A	Terminal B
- Superfície:	6.500 m <sup>2</sup>	6.500 m <sup>2</sup>
- Línia atracament:	1.379 m	1.379 m
- Eslora:	sense límit	sense límit
- Calat:	11 m	10,2 m
- Amplada de moll:	22 m	22 m
- Alçada del moll:	2,1 m	2,1 m
- Turnaround <sup>4</sup> :	4.500 pax	4.500 pax
- Distància de la ciutat:	2 km	2 km

#### 2.4.1.2 Terminal B

A causa del creixement de passatgers al Port de Barcelona, l'abril de 2005 es va inaugurar una nova estació marítima de creuers, amb una inversió de més de 10 milions d'euros, per tal de poder operar amb vaixells de 140.000 tones i 3.600 passatgers. El projecte d'aquesta terminal va ser dut a terme per la companyia arquitectònica de Miami, BEA International.

Aquesta terminal té les mateixes dimensions que la Terminal A, de 6.500 m<sup>2</sup>, dividits en dues àrees: els taulells de facturació i la zona de recollida d'equipatge. Es va dissenyar de tal forma que tingui una major fluïdesa en el procés de les operacions, sense oblidar-se d'altres aspectes importants com la seguretat i la comoditat dels passatgers, i també dels treballadors. Per a aquest mateix motiu es va equipar amb dues passarel·les i quatre cintes mecàniques transportadores.



Figura 17. Imatge de la terminal B. Font: Port Vell BCN

4 Paraula que serveix per definir als passatgers que inicien i finalitzen l'itinerari del creuer a la ciutat.



### **2.4.1.3 Terminal C**

La Terminal C, també està equipada amb els serveis adients per a la recepció de passatgers, gràcies al Port de Barcelona i a Creuers del Port de Barcelona, qui han dut a terme una important remodelació en aquesta terminal.

Aquesta té una superfície de 4.100 m<sup>2</sup> i dóna servei a diverses operatives de trànsit gràcies al seu espai multifuncional.

#### **Característiques**

- Superfície: 4.100 m<sup>2</sup>
- Línia atracament: 1.379 m
- Eslora: sense límit
- Calat: 11,4 m
- Amplada del moll: 23 m
- Alçada del moll: 2,1 m
- *Turnaround*: 3.800 pax
- Distància de la ciutat: 2,5 km



Figura 18. Imatge de la terminal C. *Font: Port de Barcelona*

#### 2.4.1.4 Terminal D

La Terminal D, també anomenada Palacruceros, és de les més modernes i compta amb gairebé 10.000 m<sup>2</sup>, en dues plantes. La seva construcció va suposar una inversió de 12 milions d'euros, finançats per la companyia italiana Costa Crociere, SpA.

Aquesta terminal, l'ús de la qual és preferencial per als creuers del grup Carnival, tot i que té una gestió neutral, tenia una previsió de rebre unes 170 escales anuals i 400.000 passatgers.

#### Característiques

- Superfície: 10.000 m<sup>2</sup>
- Línia atracament: 1.379 m
- Eslora: sense límit
- Calat: 12,3 m
- Amplada del moll: 22 m
- Alçada del moll: 2,1 m
- *Turnaround*: 4.500 pax
- Distància de la ciutat: 2,5 km

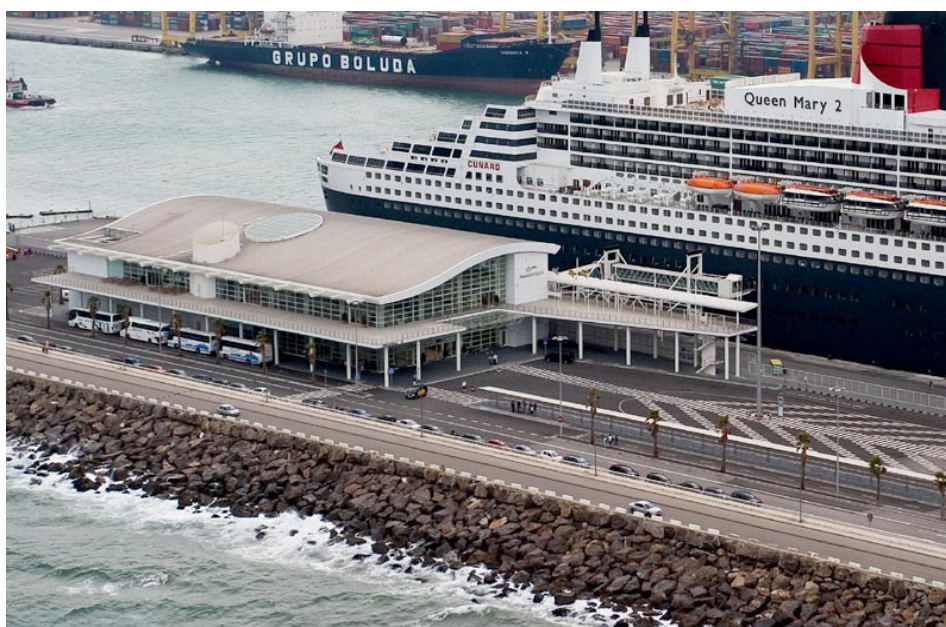


Figura 19. Imatge de la terminal D. Font: Port de Barcelona

#### **2.4.1.5 Terminal E**

La futura Terminal E tindrà capacitat per rebre vaixells de creuer *post panamax*, i acollir 4.500 passatgers en mode *turnaround*. Aquesta terminal serà operada per la Carnival Corporation. L'edifici tindrà forma rectangular, de 120 metres de llarg i 60 de profunditat, i es connectaran els vaixells mitjançant una passarel·la adjacent a l'edifici, que donarà accés a dues passarel·les mòbils. El projecte inclou l'adequació dels accessos terrestres i la urbanització de l'entorn; aquest avarca una superfície construïda total de 11.500 m<sup>2</sup> i una inversió de 20 milions d'euros. Amb aquesta inversió es vol respondre a les necessitats que té el Port de Barcelona, i així poder absorbir la futura demanda de creueristes.



Figura 20. Imatge creada per ordinador de la futura terminal E.

*Font: Pla Estratègic Metropolità de Barcelona*

#### **2.4.1.6 Terminal F**

El mes de setembre del 2017 s'anuncia que la companyia MSC Cruceros sol·licita una concessió per construir i gestionar una nova terminal de creuers al Port, que estarà dissenyada per l'arquitecte Ricardo Bofill i està previst que entri en funcionament l'any 2021. La sol·licitud de concessió és d'un espai ubicat al moll Adossat i per un termini de 30 anys.

Amb aquest projecte, MSC vol potenciar el seu nombre de passatgers de port base, els que inicien i finalitzen el creuer a Barcelona i fan una aportació econòmica més gran a la ciutat.



## 2.4.2 World Trade Center:

### 2.4.2.1 Terminals Nord, Est i Sud

Les tres terminals estan situades al moll Barcelona, on està ubicat el World Trade Center, un modern centre de negocis que disposa de tota classe de serveis per a les empreses. La seva proximitat al centre de la ciutat permet als turistes anar a peu fins a la plaça del Portal de la Pau en tan sols 5 minuts.

La línia d'atracament total que disposa és de 791 metres, el qual permet que les terminals puguin acollir tres vaixells simultàniament. La terminal Nord pot rebre creuers de grandària mitjana, i la terminal Sud pot oferir servei a dos creuers mitjans, de fins a 253 metres d'eslora. A part, el moll té un atracament addicional a la banda est que pot ser usat tant per la terminal Nord com la Sud per a les seves operatives.

### Característiques

- Superfície: 5.000 m<sup>2</sup> (N i S)
- Línia atracament: 281 m (N) – 350 m (S) – 160 m (E)
- Eslora: 169 m (N) – 253 m (S) – 205 m (E)
- Calat: 7,3 m (N) – 8 m (S) – 8 m (E)
- Amplada del moll: 14 m (N i S) – 20 m (E)
- Alçada del moll: 2,5 m
- Turnaround: 800 pax (N) – 1.400 pax (S) – 1.500 només transit (E)
- Distància de la ciutat: 400 m



Figura 21. Imatge del World Trade Center amb 2 creuers atracats. Font: Port Vell BCN



### 2.4.3 Terminals de ferris

#### 2.4.3.1 Terminal G

Aquesta terminal, també anomenada Grimaldi Terminal Barcelona, és una terminal de passatgers operada per la companyia Grimaldi Lines i està ubicada al moll Costa.

La terminal G va suposar una inversió de 20 milions d'euros, té capacitat per a 3600 passatgers d'embarcament i desembarcament simultàniament i ocupa una superfície de 63.000 metres quadrats.



Figura 22. Imatge de la Terminal G. Font: Grimaldi Group

#### 2.4.3.2 Terminal Z

La Terminal Z també és una estació marítima de ferris que, ocasionalment, s'usa també com a terminal de vaixells de creuers. Es troba al moll de Drassanes/Barcelona, perpendicular a les terminals del World Trade Center. Allà hi operen vaixells de la companyia Baleària.

És la terminal més propera a la ciutat, al costat té el Passeig Colom i les Rambles, amb bon accés a la xarxa metropolitana de transports públics.

### 2.4.3.3 Terminal T

Aquesta terminal és una estació marítima de ferris, tot i que alguna vegada, quan hi ha molta afluència al Port, s'utilitza per a operacions de trànsit de creuers. Està situada al moll de Sant Bertran, i perpendicular al moll de Barcelona; i hi operen vaixells de les companyies navilieres Acciona, Grimaldi Lines i Grandi Navi Veloci.



Figura 23. Imatge de la terminal T. *Font: Port de Barcelona*

#### **Característiques**

- Superfície: 2.200 m<sup>2</sup>
- Línia atracament: 255 m
- Eslora: 220 m
- Calat: 11 m
- Amplada del moll: 12 m
- Alçada del moll: 2,15 m
- Turnaround: 250 pax
- Distància de la ciutat: 400 m

#### **2.4.3.4 Terminal M**

La Terminal marítima M (Maremàgnum) està situada al Moll d'Espanya, dins el complex d'oci del Maremàgnum. Aquesta és la terminal més petita i no dona servei ni a creuers ni a ferris, sinó a vaixells de dimensions més reduïdes.

Gràcies a estar annexada al centre lúdic Maremàgnum, disposa d'establiments comercials oberts tot l'any i també amb cinema, fet que suposa un atractiu turístic per als passatgers que hi arriben.

##### ***Característiques***

- Superfície: 480 m<sup>2</sup>
- Línia atracament: 220 m
- Eslora: 140 m
- Calat: 8,6 m
- Amplada del moll: 10 m
- Alçada del moll: 2,35 m
- *Turnaround*: 200 pax
- Distància de la ciutat: 400 m

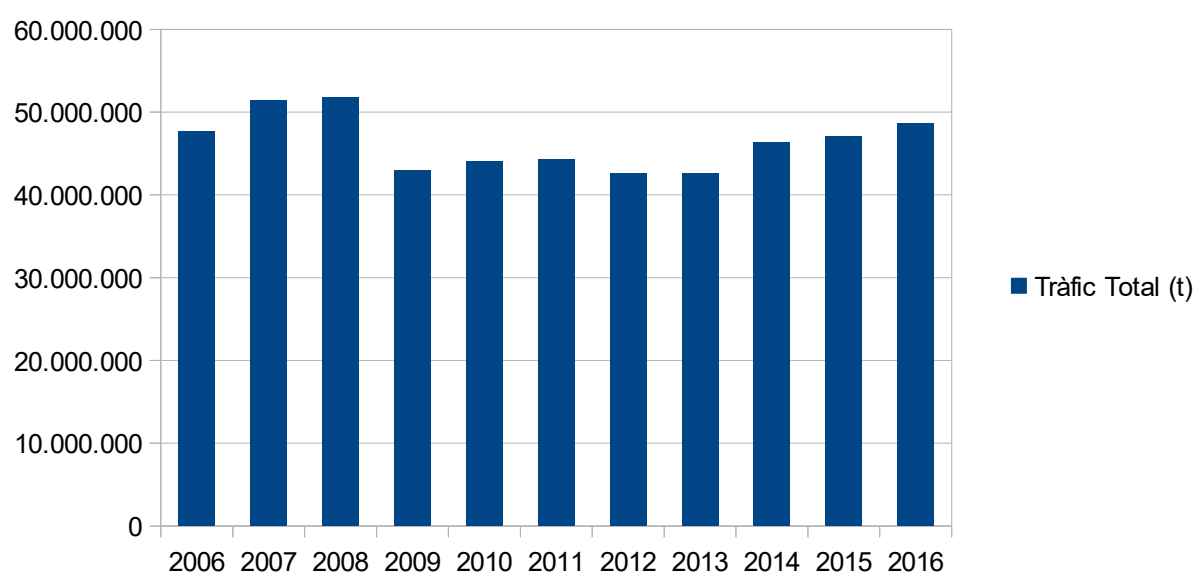


Figura 24. Imatge de la terminal M. Font: [www.ciutatdebarcelona.com](http://www.ciutatdebarcelona.com)

## 3. Economia

### 3.1 Impacte de la crisi econòmica al Port de Barcelona

Per poder veure quin ha sigut l'efecte del període de recessió econòmica que hem sofert recentment, ens fixarem en els diferents valors estadístics del Port de Barcelona des de l'any 2006 al 2016.

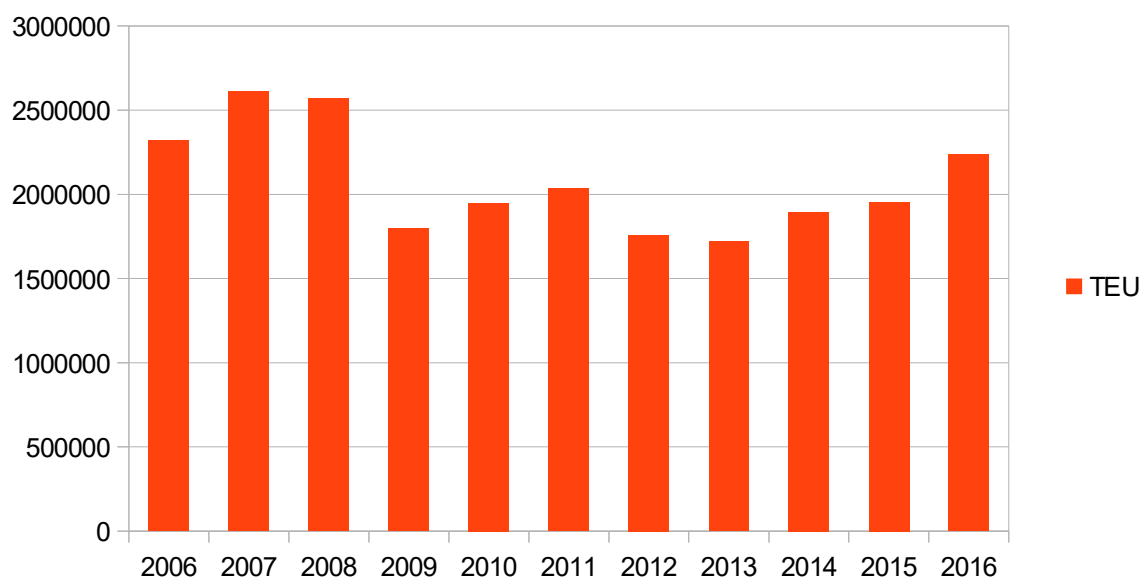


Taula 1. Tràfic de càrrega total per anys, en tones.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Barcelona.

Al gràfic de la Taula 1 tenim les dades del tràfic total en tones que passen pel port, tant entrades com sortides, i hi podem observar que l'any 2007 i 2008 assoleix els màxims valors (51.389.463 i 51.815.787 respectivament), i descendeixen bruscament l'any següent amb l'inici de la crisi fins als 42.968.461 de tones, el que representava un descens del 17,07% i es manté un valor constant fins al 2014 on obté un increment significatiu d'un 8,13% i segueix ascendent fins a 48.653.002 tones del 2016.

La conclusió que podem treure a primera vista és que el període de recessió comença l'any 2009 i es manté fins al 2013, després hi ha una recuperació progressiva.



Taula 2. Tràfic de càrrega de contenidors TEU per anys.

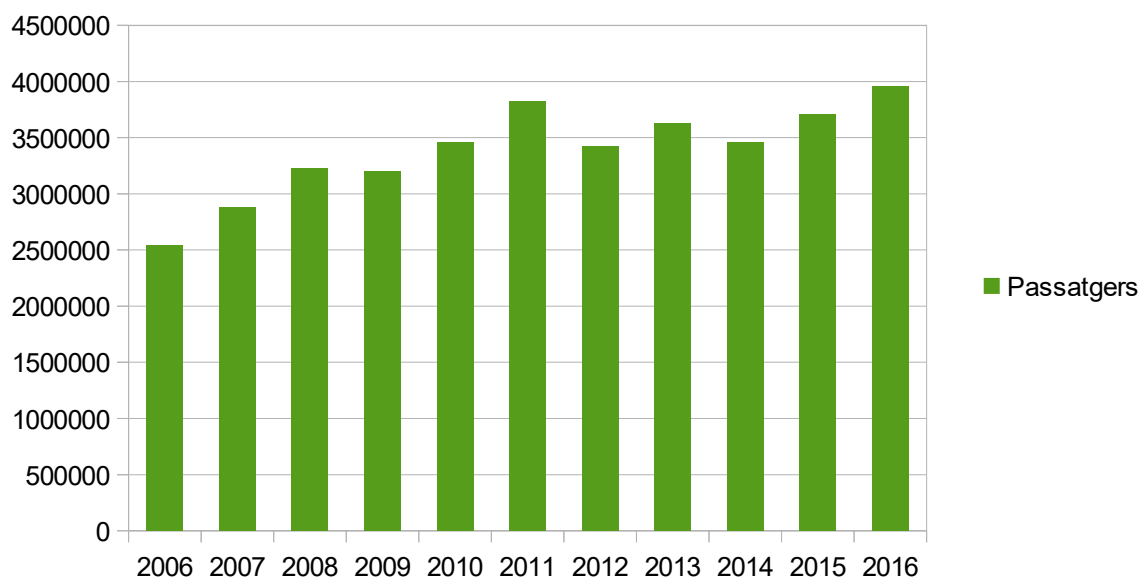
Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Barcelona.

En el gràfic de la Taula 2 podem veure el número de TEU's, comptabilitzats també sumant entrades i sortides, i amb contenidors buits i plens. Igual que en l'anterior gràfic de la Taula 1, trobem els valors màxims el 2007 i 2008 seguits d'una forta davallada el 2009, que en aquest cas suposa un descens del 30%, força més gran que en l'anterior.

Com a diferència també podem veure que a partir d'aleshores creix fins al 2011 fins als poc més de 2 milions de TEU's i torna a baixar l'any següent un 13,5%, valor que toca fons el 2013 amb 1,7 milions.

A partir d'aleshores el valor ha tornat a créixer fins a arribar el 2016 als 2,2 milions de contenidors, una xifra que s'acosta a valors anteriors a la crisi.

En aquest cas els efectes de la crisi són més importants que en el de càrrega per tones, però s'aprecia un procés de recuperació similar, tot i la davallada del 2012 i 2013.



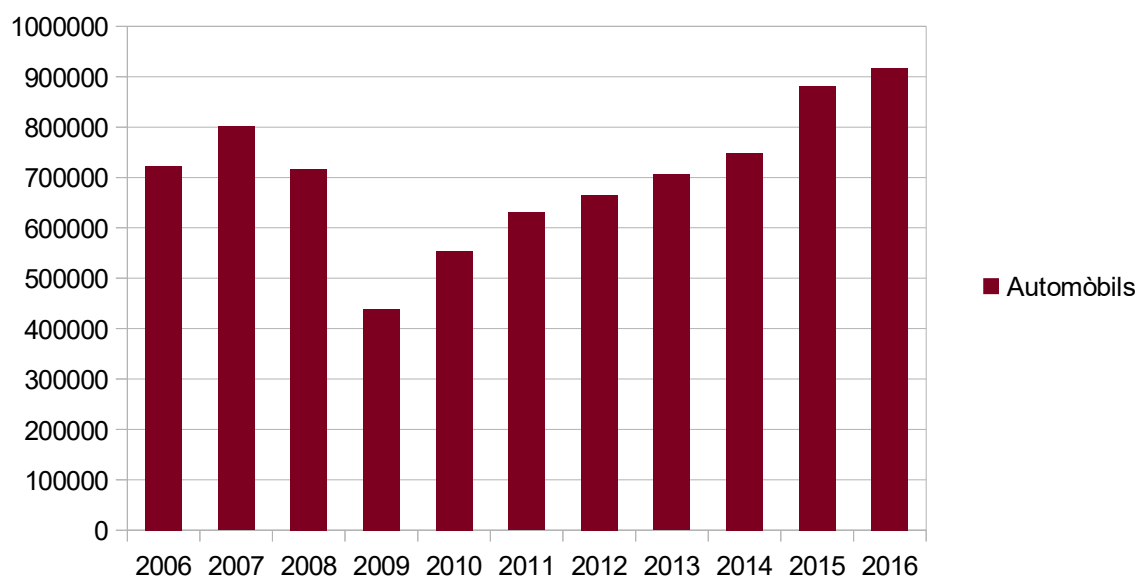
Taula 3. Tràfic de passatgers per anys.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Barcelona.

Ens fixem ara en el gràfic de la Taula 3, el qual agafa valors de passatgers d'embarcament, desembarcament i en trànsit; i de ferris de línies regulars i de creuers turístics.

Com podem veure en aquest cas l'inici de la crisi econòmica no es tradueix en un descens dels valors, sinó que a més és un valor que creix fins arribar al 2011, on es registra una xifra de 3.828.511 de passatgers. A partir d'aleshores el nombre es redueix però segueix estable i creix fins al 2016 amb un nou màxim de 3.958.960 passatgers.

El que podem extreure d'aquests valors, és que el sector del transport de passatgers no s'ha vist afectat per la crisi econòmica, i ha seguit creixent al llarg dels anys.



Taula 4. Tràfic d'automòbils per anys.

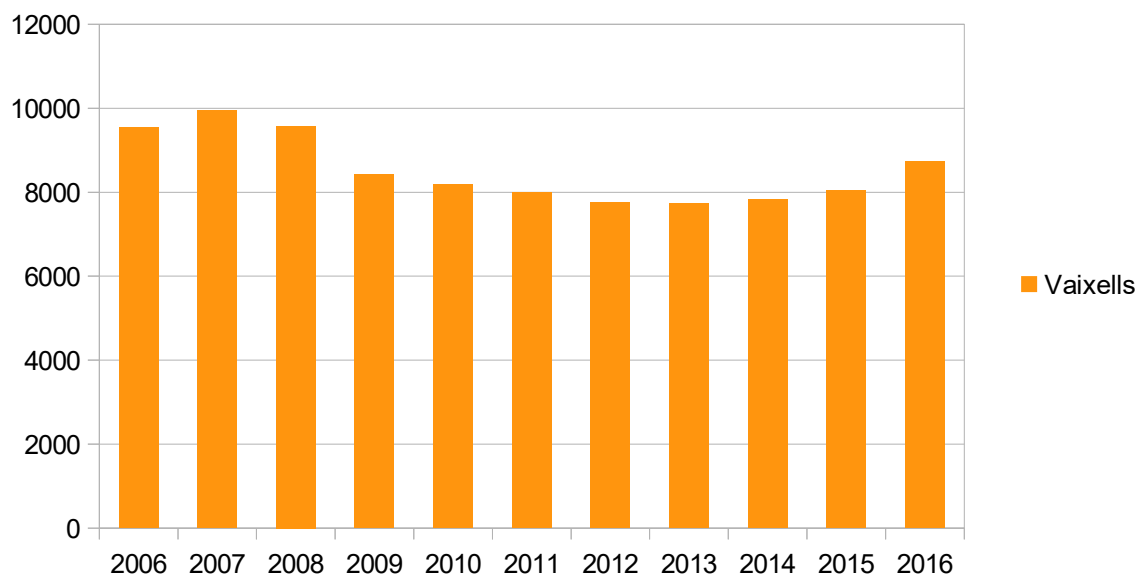
Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Barcelona.

En la taula 4 podem veure el nombre d'automòbils, també en càrrega, descàrrega i en trànsit. Després dels valors del 2007 i 2008 propers als 750.000, pateix una davallada del 38,7% el 2009 fins als 438.654 automòbils. A partir d'aquí la xifra comença a recuperar-se progressivament cada any fins als 916.834 automòbils del 2016.

Podem veure que el sector de l'automoció ha sigut un dels més afectats per la crisi, a causa de la pèrdua de poder adquisitiu del consumidor la venda d'automòbils va caure en picat el 2009, i per tant el seu moviment pel Port.

Tot i això, des del 2009 el sector automobilístic segueix creixent lenta, però progressivament fins a superar els valors previs a la crisi, fet que ha fet consolidar-lo com una mercaderia important dintre del Port.





Taula 5. Tràfic de vaixells per anys.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Barcelona.

En aquest últim gràfic de la Taula 5 tenim el nombre de vaixells que passen pel Port, on assoleix el màxim valor el 2007 amb 9.942 vaixells, xifra que comença a baixar els següents anys, però que no es recupera significativament fins al 2016 amb un increment del 7,8% arribant als 8.728, valors encara inferiors als de fa una dècada.

Però es pot associar aquest fet a la crisi econòmica? El que està clar és que la davallada del 2007 al 2012 és efecte directe de la baixada del consum derivada de la recessió econòmica, però per entendre perquè no s'ha començat a recuperar cal que ens fixem en els valors de la Taula 6.

Tràfic de vaixells	2006	2007
Número	9.533	9.942
Arqueig	216.250.779	240.374.320
Arqueig mig	22.684	24.178

Tràfic de vaixells	2015	2016
Número	8.046	8.728
Arqueig	287.514.470	310.338.799
Arqueig mig	35.734	35.557

Taula 6. Tràfic de vaixells del Port els anys 2006, 2007, 2015 i 2016.

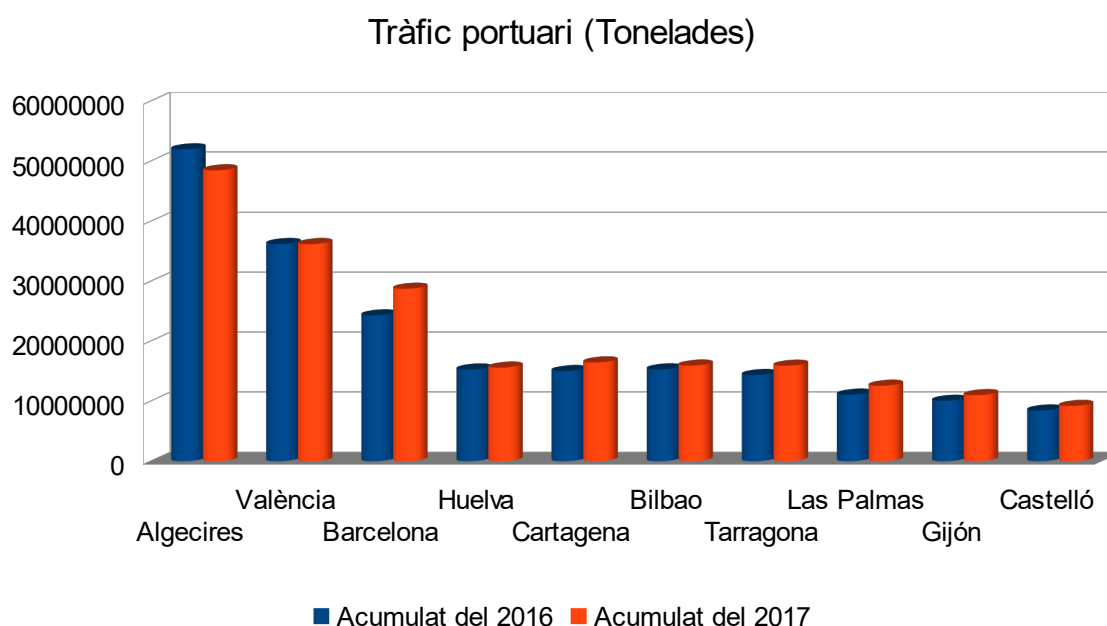
*Font: Port de Barcelona.*

Aquí podem veure, igual que al gràfic de la Taula 5, que el nombre de vaixells recentment no arriba als valors de fa una dècada, abans de la crisi. Però si ens fixem en l'arqueig mitjà dels vaixells, observem que mentre que els bucs que arribaven el 2006 i 2007 tenien valors de 22 i 24 mil tones, els del 2015 i 2016 en tenen de 35 mil tones; el que suposa un increment de més de 10 mil tones.

Podem arribar a la conclusió doncs, que un factor que ha incidit en l'estabilització del nombre de vaixells (i no seguir creixent) és el fet que cada cop aquests són més grans i tenen més capacitat de càrrega, i per tant, es necessiten menys vaixells per moure la mercaderia.

### 3.2 Anàlisi de dades del Port a escala Estatal

En els següents gràfics, obtinguts amb dades de Puertos del Estado, podem analitzar diferents característiques que té el Port de Barcelona respecte a altres ports del país; mitjançant les dades acumulades els sis primers mesos del 2017 (gener-juny) i comparant-los amb el mateix període del 2016, per tal de veure quina ha sigut l'evolució respecte a l'any anterior.



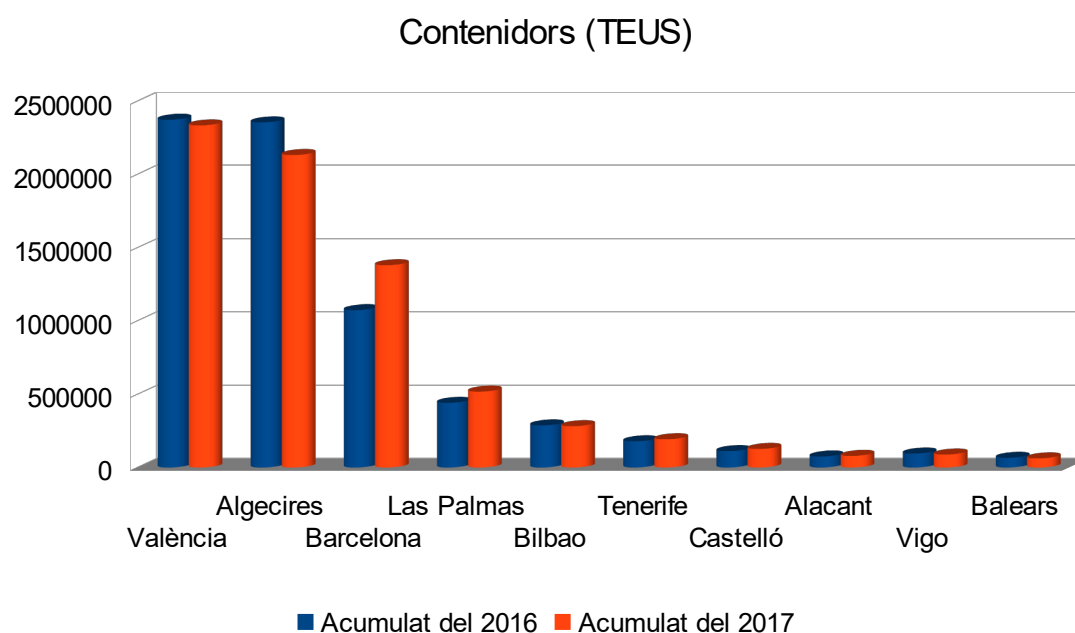
Taula 7. Tràfic portuari en tones als ports de l'Estat espanyol.

Font: Puertos del Estado.

Al gràfic de la Taula 7 podem veure el tràfic portuari quantificat en tones, en el qual ocupa el primer lloc Algecires amb quasi 48 milions i mig de tones, però amb un descens respecte del 2016 d'un 6,75%.

En segon lloc trobem a València amb poc més de 36 milions, unes xifres similars a les de l'any anterior, ja que obté un descens del 0,7%.

I en tercer lloc tenim a Barcelona, amb 28.750.000 de tones, i el més important, un increment del 18,2% respecte del mateix període del 2016.



Taula 8. Tràfic de contenidors als ports de l'Estat espanyol.

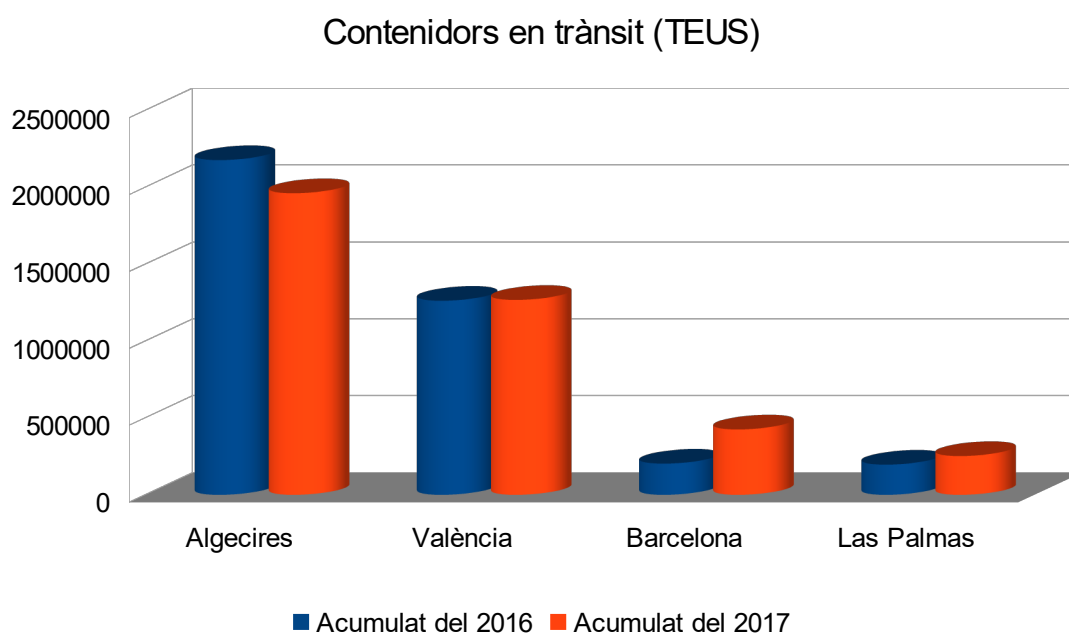
*Font: Puertos del Estado.*

En el gràfic de la Taula 8 podem veure el nombre de contenidors, en TEU's, moguts en els ports.

En primer lloc trobem a València amb 2.373.775 el primer semestre del 2016, els quals passen a 2.335.223, una xifra similar però que suposa un descens de l'1,62%.

En segon lloc tenim a Algesires amb una xifra similar a la de València el 2016 (2.355.712), però obté un descens important el 2017, d'un 9,44%, passant als 2.133.273 contenidors.

A més distància trobem a Barcelona, amb 1.073.928 de contenidors moguts el període del 2016, però en el 2017 puja fins als 1.381.029 contenidors, el que significa un notable increment del 28,6%.



Taula 9. Contenidors en trànsit als ports de l'Estat espanyol.

Font: Puertos del Estado.

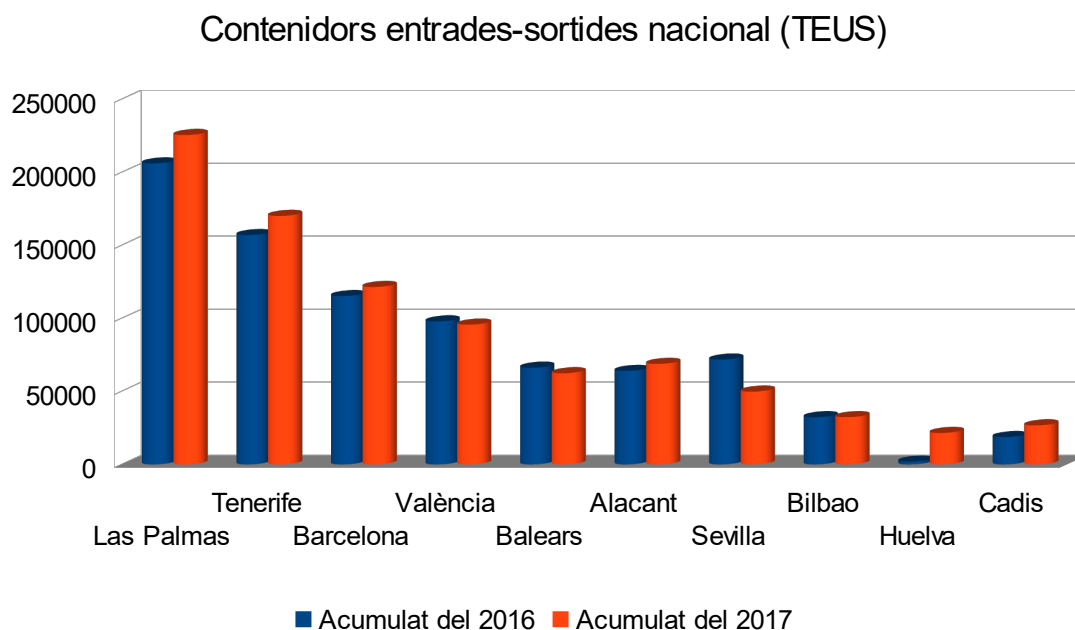
Al gràfic de la Taula 9 tenim els contenidors en trànsit, és a dir, el nombre de contenidors que arriben a port però que no agafen un transport terrestre per a seguir circulant dintre el país, sinó que es queden a la terminal a l'espera de tornar a ser embarcats en una altra destinació.

En primera posició trobem al port d'Algesires, que lidera la taula amb 2.175.412 el 2016 i passant a 1.960.637 al 2017, el que suposa un descens del 9,87%.

En segon lloc tenim al port de València, amb la meitat de contenidors en trànsit (1.261.496) xifra que pràcticament repeteix el mateix període del 2017.

En tercera posició, i a més distància, trobem al Port de Barcelona amb 202.185 contenidors, que passen el 2017 a 424.983, registrant un important increment del 110,2%.

En quart lloc hi ha el Port de Las Palmas, que té uns valors similars als de Barcelona el 2016, però que no augmenten tant l'any següent.



Taula 10. Tràfic de contenidors en moviments nacionals als ports de l'Estat espanyol.

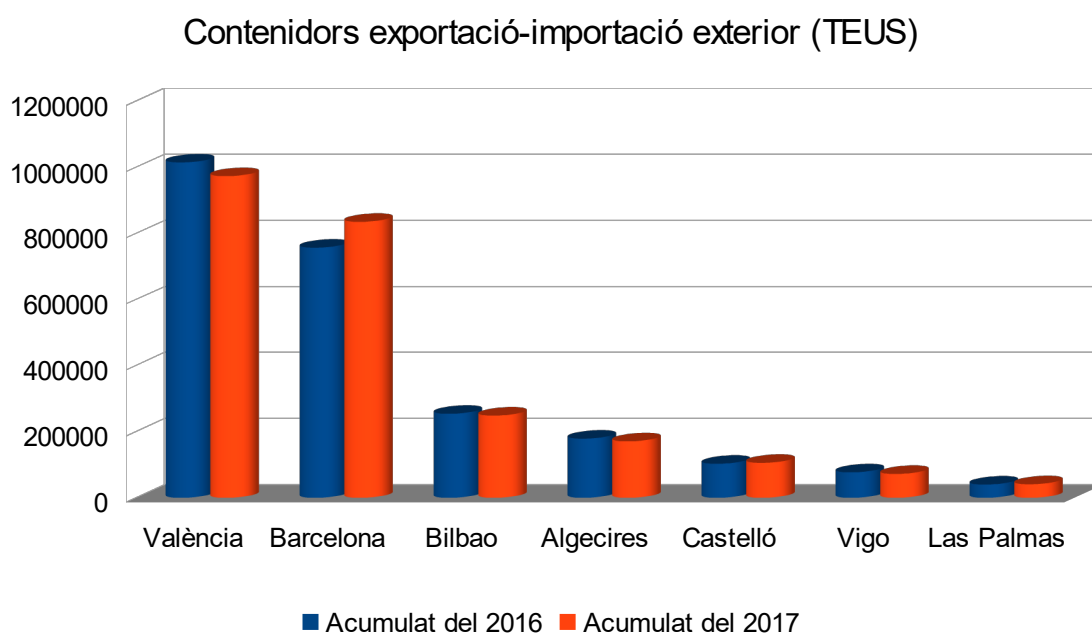
*Font: Puertos del Estado.*

En el gràfic de la taula 10 podem veure els ports amb major nombre de contenidors en entrada/sortida nacionals, en el que ocupa el primer lloc el port de Las Palmas, amb 206.132 contenidors, que passen a 225.566, suposant un augment del 9,43%.

En segon lloc hi ha el Port de Tenerife amb 157.070 i 170.176 contenidors respectivament, que representa un augment del 8,34%.

Després trobem el Port de Barcelona, el qual passa de 115.281 contenidors el 2016 a 121.522 el 2017, augmentant un 5,41%.

En quarta posició hi ha el Port de València, que va moure 97.964 contenidors i ha passat a 95.740, disminuint un 2,27%.



Taula 11. Tràfic de contenidors en moviments internacionals als ports de l'Estat espanyol.

Font: Puertos del Estado.

Al gràfic de la Taula 11 tenim el nombre de contenidors d'exportació i importació dels ports espanyols amb altres països.

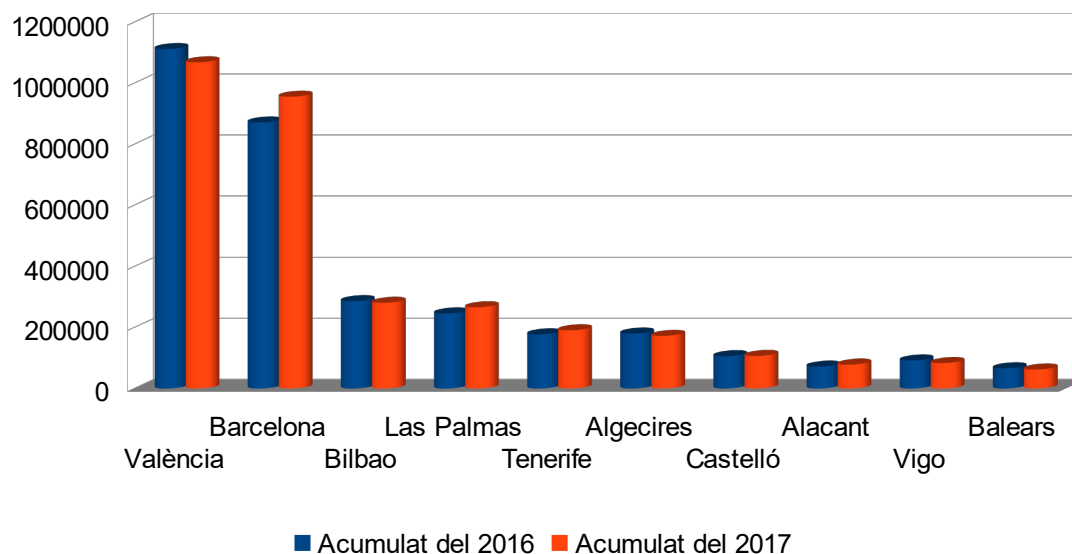
En primera posició hi ha el Port de València, que va moure 1.014.315 contenidors el període del 2016 i 972.934 el mateix període del 2017, registrant un descens del 4,08%.

En segon lloc trobem el Port de Barcelona, que va exportar/importar 756.460 contenidors, i que ha passat als 834.521 contenidors, incrementant en un 10,32%.

A més distància trobem els ports de Bilbao i Algesires, els quals tenen uns valors similars en els 2 períodes (tot i que passen a xifres lleugerament inferiors) amb uns 250.000 i 170.000 contenidors respectivament.



### Contenidors nacional i exterior (TEUS)



Taula 12. Tràfic de contenidors nacional i exterior als ports de l'Estat espanyol.

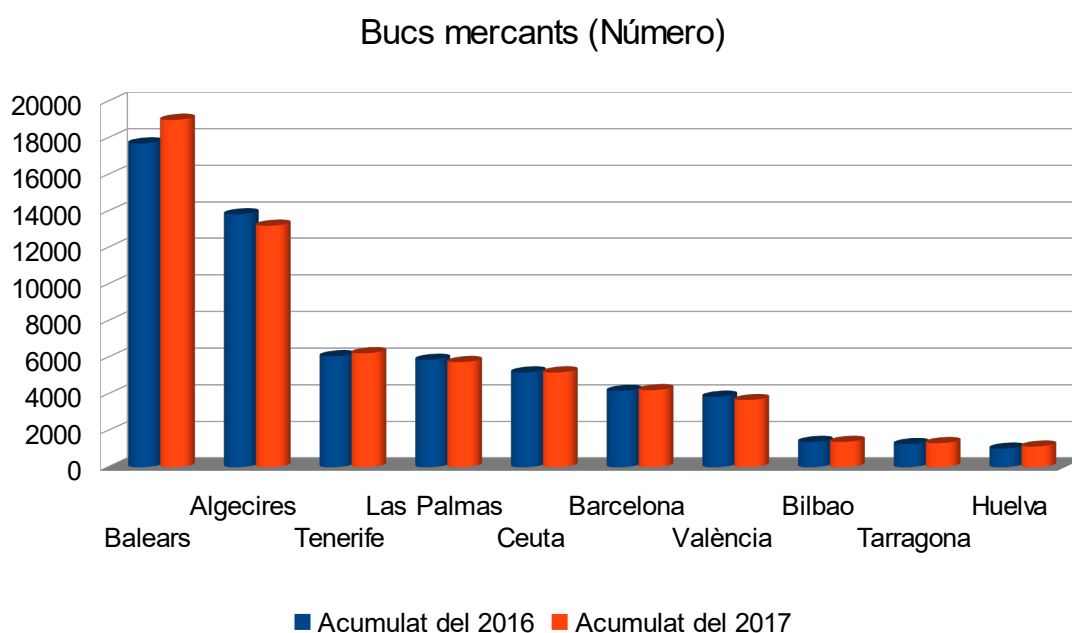
Font: Puertos del Estado.

Finalment, en el gràfic de la Taula 12 es creuen les dues taules de dades de nombre de contenidors d'entrades-sortides nacionals (Taula 10) i d'exportacions-importacions a països exteriors (Taula 11); per tal de fer-nos una idea sobre quins són els ports que tenen un major volum d'exportacions-importacions en contenidors, siguin nacionals o internacionals.

El primer de la llista és el Port de València, amb 1.112.279 contenidors els primers sis mesos del 2016, i 1.068.674 en els primers sis mesos del 2017, el que suposa un descens del 3,92%.

En segon lloc hi ha el Port de Barcelona, que passa dels 871.743 contenidors el 2016 als 956.046 el 2017, el que suposa un augment del 9,67%.

En tercer i quart lloc hi trobem als ports de Bilbao i Las Palmas, amb uns 280.000 i 260.000 contenidors respectivament. Cal destacar que a part de Barcelona, són Las Palmas i Tenerife els que registren un increment en el nombre de contenidors moguts, de 8,2% i 7,45% respectivament.



Taula 13. Nombre d'escales de bucs mercants als ports de l'Estat espanyol.

*Font: Puertos del Estado.*

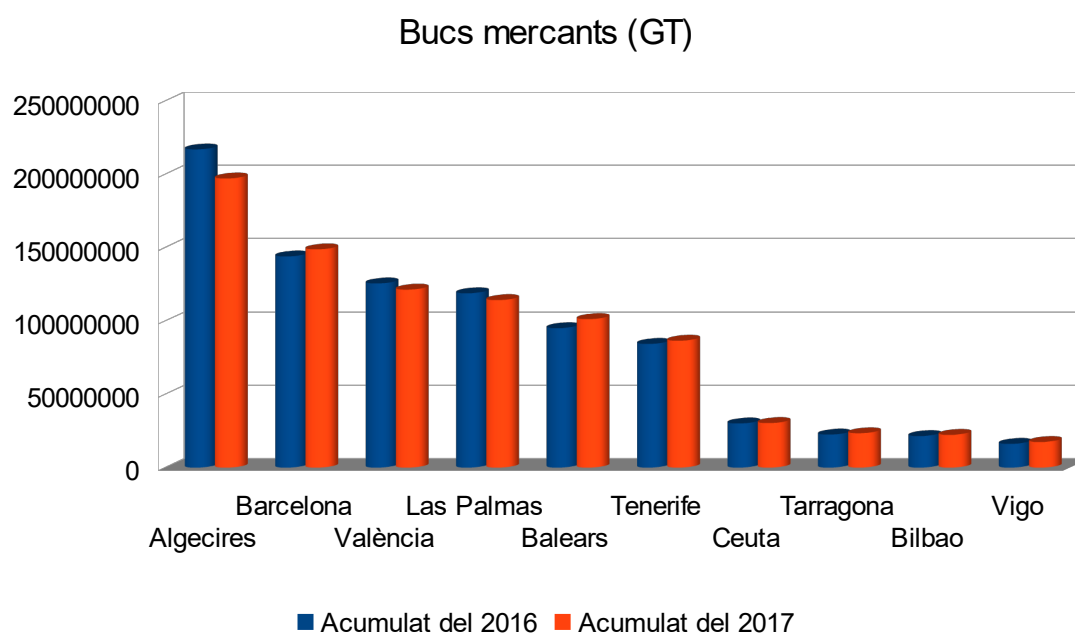
En el gràfic de la Taula 13 tenim els bucs mercants que han passat pels ports espanyols, quantificats per nombre de vaixells, en els primers sis mesos del 2016 i 2017.

En primer lloc tenim als ports de les Illes Balears, amb 17.702 vaixells el període del 2016 i 18.991 en el de l'any passat, el que li suposa un increment del 7,28%.

Després hi trobem a Algesires, amb 13.828 bucs el 2016 i 13.204 el 2017, suposant un descens del 4,51%.

En tercer i quart lloc tenim igualats a Tenerife i Las Palmas amb uns 6000 vaixells cadascun, i una variació molt petita.

Fins al 6è lloc no trobem a Barcelona, que té xifres molt semblants els dos períodes, d'uns 4.200 bucs els primers sis mesos de l'any.



Taula 14. Nombre de bucs mercants en GT als ports de l'Estat espanyol.

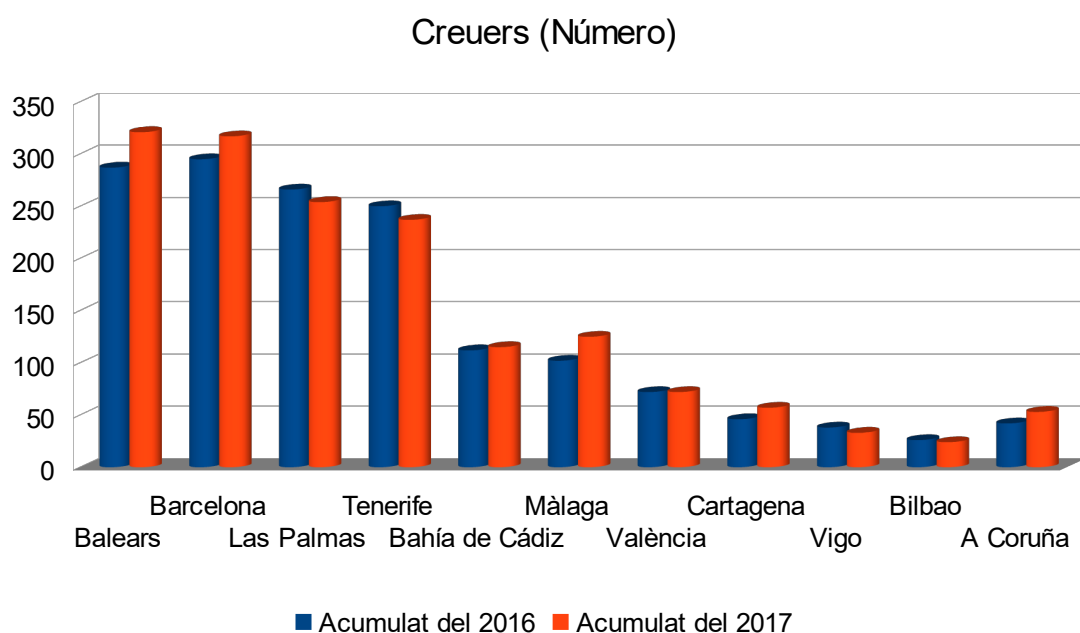
*Font: Puertos del Estado.*

Al gràfic de la Taula 14, a diferència de l'anterior, podem veure els bucs mercants que passen per cada port, quantificats per GT (*Gross Tonnage*).

El primer és el port d'Algesires, amb 216.964.661 GT el període del 2016 i 197.150.436 el 2017, el que suposa una baixada d'un 9,13%.

El segon és el port de Barcelona, amb 144.000.906 GT el 2016 i 148.829.347 el 2017, el que representa un augment del 3,35%.

En tercer lloc trobem el port de València, que passa dels 125.586.595 GT el període del 2016 a 121.367.420 GT el 2017, decreixent un 3,36%.



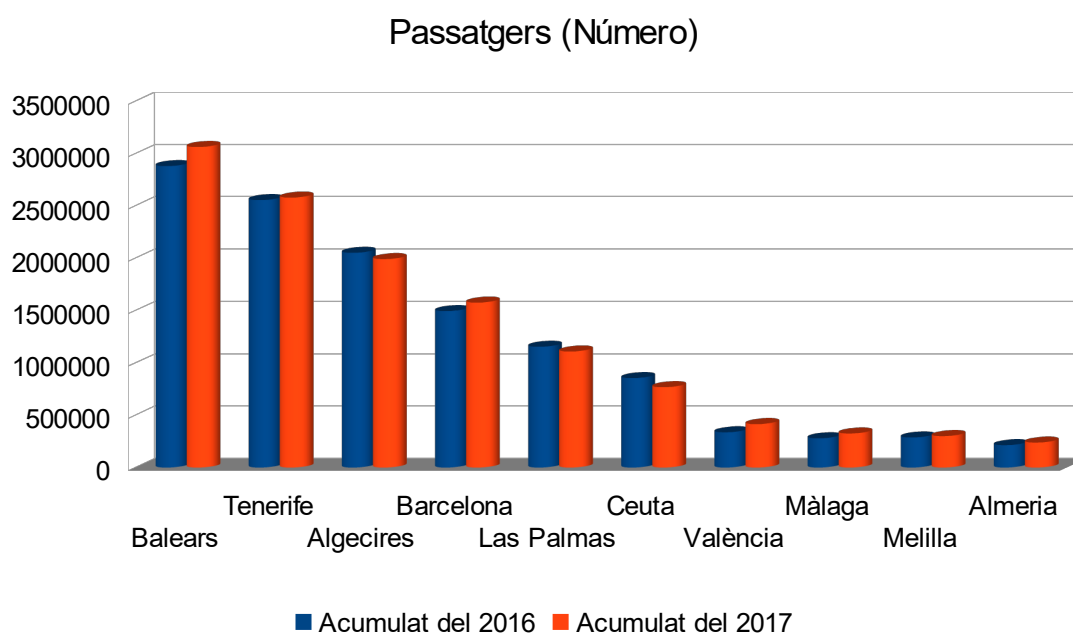
Taula 15. Nombre d'escales de creuers als ports de l'Estat espanyol.

*Font: Puertos del Estado.*

En el gràfic de la Taula 15 tenim el nombre de creuers que passen pels ports espanyols, la primera posició del qual l'ocupen les Balears, que tot i que durant el període del 2016 tenia menys moviments que Barcelona (287 i 295 respectivament), els primers sis mesos del 2017 les Balears arriben als 321 creuers, lleugerament per sobre de Barcelona, amb 317 creuers.

Els dos registren un bon increment, de l'11,85% a les Balears i del 7,46% a Barcelona.

En tercera i quarta posició hi trobem els ports de les Illes Canàries, Las Palmas (266 creuers el 2016 i 254 creuers el 2017) i Tenerife (250 creuers el 2016 i 237 el 2017). Els dos ports registren un descens del nombre de creuers, d'un 4,51% i 5,2% respectivament.



Taula 16. Nombre de passatgers que trànsit en pels ports de l'Estat espanyol.

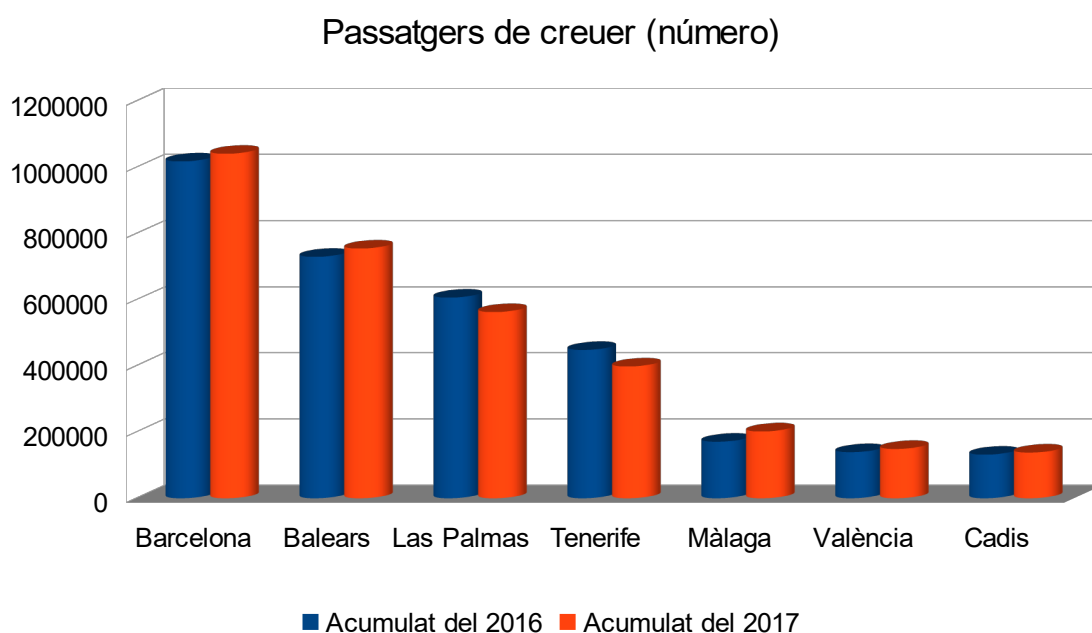
*Font: Puertos del Estado.*

Al gràfic de la Taula 16 podem veure el nombre de passatgers que passen pels diferents ports; en el qual trobem en primer lloc a les Balears, que passa de 2.880.722 passatgers el primer semestre de 2016 a 3.063.137 passatgers el primer semestre de 2017, el qual suposa un increment del 6,33%.

En segon lloc hi ha el port de Tenerife, amb uns 2,5 milions de passatgers els dos períodes, sense registrar una variació significant.

En tercer lloc trobem al port d'Algesires, que passa dels 2.052.118 el 2016 a no arribar per poc als 2 milions el 2017, el que li suposa un descens del 2,95%.

En quart lloc tenim el port de Barcelona, que passa dels quasi 1,5 milions de passatgers l'any passat, als 1.576.161 el primer període d'aquest 2017, suposant un augment del 5,41%.



Taula 17. Nombre de passatgers de creuer que trànsit en pels ports de l'Estat espanyol.

*Font: Puertos del Estado.*

En el gràfic de la Taula 17 veiem el nombre de passatgers, exclusivament de creuers (els anomenats creueristes) que circulen pels ports de l'Estat pels mateixos períodes de temps anteriors.

La llista la lidera el Port de Barcelona, amb 1.017.874 creueristes els primers sis mesos de 2016 i 1.041.016 en els del 2017, suposant un increment del 2,27%.

En segon lloc trobem a les Balears, que passa dels 729.444 creueristes als 754.616 aquest any, incrementant el nombre en un 3,45%.

El tercer i quart lloc l'ocupen els ports de les Canàries, Las Palmas amb menys de 600.000 creueristes i Tenerife vora els 400.000. Els dos registren un descens del nombre de passatgers de creuers, d'un 7,18% i un 11,13% respectivament.

### 3.3 Anàlisi de dades del sector turístic

Per tal de poder veure quin és l'impacte del turisme a la ciutat i a l'economia catalana, i més concretament en l'activitat de creuers, ens fixem en l'estudi promogut pel Port de Barcelona i Turisme de Barcelona, en el que a partir de les dades del 2014 es calcula l'impacte econòmic del sector de creuers a través de la seva contribució al PIB (Producte Interior Brut), l'ocupació, les rendes de treball i les rendes fiscals.

L'activitat de creuers suposa un gran impuls del turisme i l'economia de grans ciutats com la de Barcelona. La ciutat s'ha situat líder de creuers d'Europa i del Mediterrani, i és el quart port del rànquing mundial de creuers, amb 2,5 milions de creueristes anuals. Un dels aspectes a destacar de Barcelona és el seu rol com a port base, acollint les operacions d'inici i finalització d'itinerari dels creuers.



Figura 25. Tipologia dels creueristes al Port segons operacions.

Font: Informe d'activitat de creuers a Barcelona 2014

Des dels últims 20 anys el sector creuerístic a la nostra ciutat ha experimentat una forta expansió. La celebració dels Jocs Olímpics del 1992 va ajudar la ciutat a situar-se al mapa turístic mundial, el que va incrementar l'afluència de visitants aquell any, fent curt de places d'hotel pel qual es va haver d'usar 15 vaixells de creuers com a hotels flotants per absorbir la demanda.



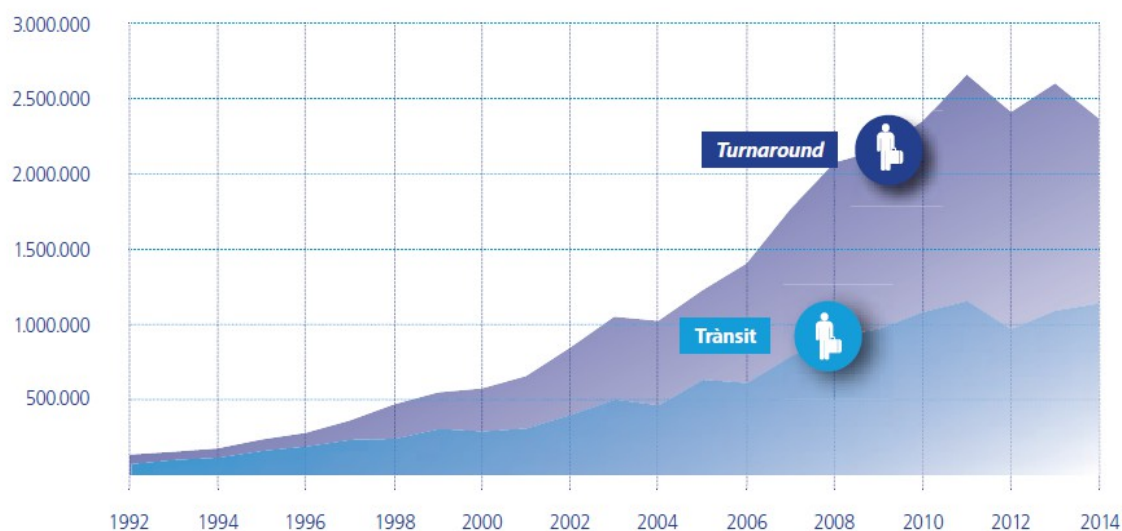


Figura 26. Evolució del trànsit de creueristes al Port, del 1992 al 2014.

Font: Informe d'activitat de creuers a Barcelona 2014

L'any 1992 amb l'arribada dels Jocs Olímpics va suposar un creixement de Barcelona en tots els nivells; l'any anterior, el 1991, no arribaven a 1,8 milions de visitants a la ciutat, i ara, 25 anys després, la ciutat ja n'acull cinc vegades més. Segons la Diputació de Barcelona, abans un 80% dels visitants ho feien per negocis i no pas per oci o turisme; en canvi ara les xifres són oposades: dels més de 8,3 milions de visites registrades el 2016, un 85% eren turistes i un 10% eren treballadors que venien a la ciutat per alguna qüestió relacionada amb la feina.

En el cas del Port de Barcelona, els Jocs van suposar un gran impuls, ja que en només 8 anys després d'aquests el nombre de visitants que arribaven a bord d'un creuer es va multiplicar per cinc; en dades, l'any 1990 rebia 115.000 creueristes, mentre que l'any passat va registrar 2.681.000.

### **3.3.1 Impacte econòmic de l'activitat de creuers**

L'estudi ens diu que l'activitat de creuers de la ciutat genera una facturació total de 796 milions d'euros, contribueix al PIB de Catalunya amb 413,2 milions d'euros a l'any i genera ocupació de 6.759 llocs de treball.

La facturació total es divideix en 2 tipus: directe i indirecta.

- Facturació directa que es deriva de l'activitat creuerística arriba als 442,5 milions d'euros anuals, que es reparteixen entre 3 agents principals de despesa: les navilieres (121,2 milions), els creueristes (315,8 milions) i les tripulacions (5,5 milions).
- A partir de l'anterior impacte directe, es genera una facturació indirecta de 353,5 milions d'euros, el que situa la facturació total de l'activitat de creuers en 796 milions d'euros. A més, genera unes rendes fiscals de 152 milions d'euros en impostos estatals i autonòmica i taxa turística.

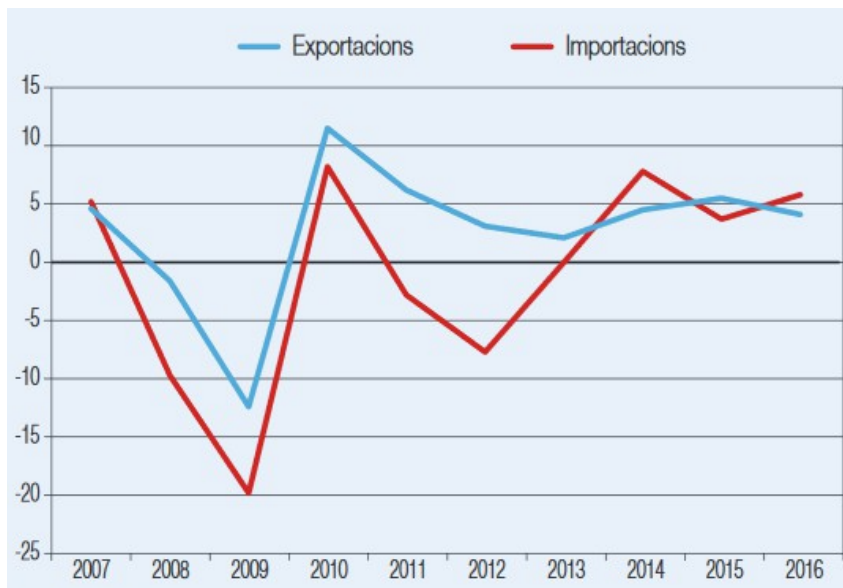
### 3.4 Economia Catalana

Per tal de conèixer quina és la situació en l'economia de Catalunya, repassarem els factors que han sigut més determinants els últims dos anys:

#### 3.4.1 Any 2016

##### Comerç exterior

Un factor que demostra la recuperació de la demanda interna és l'augment de les importacions de béns i serveis en volum, respecte al de les exportacions, a diferència del que va succeir el 2015. Com es pot veure en el gràfic de la Taula 18 durant el 2016, els fluxos amb els països estrangers van seguir una evolució positiva però amb tendències diferents.



Taula 18. Exportacions i importacions totals de béns i serveis

(taxes de variació interanual en volum, en %). Font: Cambra de Comerç de Barcelona

Mirant només als fluxos exteriors de béns, el 2016 es va moderar el ritme d'exportacions i importacions amb un creixement del 2%, mentre que l'any anterior, el 2015, van créixer un 6% i 5,6%.

Pel que fa a les dades de les exportacions, el 2016 s'ha assolit una xifra de 65.161 milions d'euros, per sota del valor de les importacions, de 78.349 milions d'euros. Això comporta que el saldo exterior de la balança comercial de béns sigui deficitari, per tercer any consecutiu, per sobre dels 13.000 milions d'euros.

Tot i això les exportacions a Catalunya van registrar un màxim històric el 2016, a causa d'un augment de la competitivitat dels productes de fabricació catalana derivada dels baixos costos laborals i preus reduïts, gràcies als esforços fets per moltes empreses per augmentar la productivitat.

I també cal destacar que Catalunya ha registrat un creixement superior respecte a l'Estat en intercanvis amb l'exterior, on les exportacions han crescut només un 1,7% i les importacions han disminuït un 0,4%. A causa d'això les exportacions catalanes són el 25,6% de tot l'Estat i les importacions el 28,7%, fent Catalunya la comunitat líder pel que fa a comerç exterior.

### Països d'origen/destí

L'any 2016 la principal destinació de les exportacions i també l'emissora d'importacions va ser la Unió Europea, amb la qual Catalunya té històricament un saldo negatiu en la balança comercial. Així doncs, el 65,8% de les exportacions es van realitzar a països de la UE, amb França com a primer receptor (16,1%), seguit d'Alemanya i Itàlia. Pel que fa a les importacions, les provinents de la UE representen quasi el 60%, amb Alemanya com a primer país emissor (18,6%) seguit de França (9,3%). Respecte a la resta de països del món Catalunya té un saldo comercial positiu amb els països d'Amèrica central i del sud; en canvi té un saldo clarament negatiu amb la Xina, el Japó i els Estats Units.

	Exportacions			Importacions			Saldo comercial	
	Valor (MEUR) 2016	Variació (%) 2016/2015	Pes (% s/total) 2016	Valor (MEUR) 2016	Variació (%) 2016/2015	Pes (% s/total) 2015	Valor (MEUR) 2015	2016
<b>Unió Europea (UE-28)</b>	<b>42.879</b>	<b>3,3</b>	<b>65,8</b>	<b>46.697</b>	<b>3,1</b>	<b>59,6</b>	<b>-3.850</b>	<b>-3.819</b>
Alemanya	7.736	2,1	11,9	14.567	4,9	18,6	-6.281	-6.830
França	10.461	6,9	16,1	7.272	0,2	9,3	2.540	3.189
Itàlia	5.932	5,7	9,1	6.337	5,5	8,1	-517	-404
Portugal	4.366	-3,5	6,7	1.685	-4,8	2,2	2.784	2.681
Regne Unit	3.910	-4,3	6,0	2.490	-5,7	3,2	1.413	1.421
<b>Altres països europeus</b>	<b>4.839</b>	<b>5,1</b>	<b>7,4</b>	<b>4.547</b>	<b>10,9</b>	<b>5,8</b>	<b>445</b>	<b>291</b>
Suïssa	2.163	5,8	3,3	1.919	26,8	2,4	499	244
<b>Amèrica del Nord</b>	<b>2.404</b>	<b>1,5</b>	<b>3,7</b>	<b>2.827</b>	<b>1,1</b>	<b>3,6</b>	<b>-450</b>	<b>-423</b>
Estats Units d'Amèrica	2.157	0,4	3,3	2.675	1,7	3,4	-504	-518
<b>Amèrica Central i del Sud</b>	<b>3.901</b>	<b>-7,8</b>	<b>6,0</b>	<b>2.727</b>	<b>-8,7</b>	<b>3,5</b>	<b>1.261</b>	<b>1.174</b>
<b>Rest del món</b>	<b>11.138</b>	<b>-0,2</b>	<b>17,1</b>	<b>21.551</b>	<b>-0,5</b>	<b>27,5</b>	<b>-10.488</b>	<b>-10.412</b>
Japó	801	-3,1	1,2	1.884	9,1	2,4	-901	-1083
Xina	1.308	9,0	2,0	7.523	2,1	9,6	-6.217	-6.215
<b>Total</b>	<b>65.161</b>	<b>2,0</b>	<b>100,0</b>	<b>78.349</b>	<b>2,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-13.082</b>	<b>-13.189</b>

Taula 19. Evolució de les exportacions i importacions de béns per àrees i països, 2016.

Font: Cambra de Comerç de Barcelona

Pel que fa a les exportacions per àrees geogràfiques, cal destacar el creixement d'un 3,3% de les vendes dirigides a la UE; dintre de la qual hi ha hagut un augment en els tres principals clients (Alemanya, França i Itàlia) i també als Països Baixos (21,5%) seguit a més distància de Polònia (6,5%) i la República Txeca (6,3%). Per l'altra banda han disminuït les vendes a Portugal i al Regne Unit, en aquest últim possiblement per la depreciació de la lliura per culpa del *Brexit*<sup>5</sup>. Les exportacions a països fora de la UE, que són el 34,2% del total, han disminuït un 0,4%.

Respecte a les importacions, les procedents de la UE han pujat un 3,1%, sobretot d'Alemanya (4,9%) i Itàlia (5,5%) i també hi ha hagut un descens amb Portugal i el Regne Unit. Les procedents de països fora de la UE han augmentat un 1,3%, amb el Japó al capdavant (9,1%) mentre que les de la Xina s'han reduït fins al 2,1%.

### Trànsit marítim

A Catalunya el trànsit marítim de mercaderies en tones va augmentar un 0,2% el 2016, el qual es correspon a l'increment del 3,9% del Port de Barcelona, mentre que en el Port de Tarragona hi va haver un descens del 4,9%.

En el nombre de vaixells mercants, l'any 2016 es va registrar un increment del 5,5% i el nombre de creuers que van fer escala a ports catalans va augmentar un 2,9%. Més concretament un 6,8% de moviment de passatgers, dintre del qual un 5,8% es corresponia als passatgers de creuers.

### Turisme

El turisme a Catalunya el 2016 va registrar una evolució molt positiva. El nombre de turistes estrangers va arribar gairebé als 18 milions, un 4% més que el 2015. La xifra de despesa total vinculada a aquests turistes va arribar als 17.328,3 milions d'euros, un 3,7% més que l'any anterior. Així doncs, tant la xifra de turistes estrangers com la seva despesa van batre un nou rècord el 2016.

Els països capdavaners d'origen de turistes estrangers a Catalunya són França amb 4,6 milions de turistes, però amb un descens del 3% respecte al 2015; el Regne Unit amb 2,04 milions i un augment del 6,9%; Alemanya amb 1,5 milions i un increment del 9,3%, el més gran de tots; i finalment Itàlia amb 1,2 milions i un 1,1%.

---

5 Abreviatura de *Britain i exit* amb la que es coneix popularment al procés de sortida del Regne Unit de la Unió Europea.

En comparació amb Espanya, tant el nombre de turistes estrangers com la seva despesa total declarada han augmentat més a l'Estat espanyol que a Catalunya el 2016, un 10,3% el nombre de turistes i un 9% la despesa; tot i que Catalunya segueix tenint un pes important dins de l'Estat, ja que reuneix el 24% dels turistes estrangers i el 22% de la seva despesa.

### **3.4.2 Any 2017**

Durant la primera meitat del 2017 hi ha hagut una acceleració del creixement de l'economia a escala mundial. Per una banda, els factors que han ajudat han sigut la política monetària expansiva<sup>6</sup> dels països desenvolupats, el descens del preu del petroli a l'estiu i la millora en l'economia de països com Brasil o Rússia. Per altra banda, s'han estabilitzat els riscos derivats de diferents processos electorals importants a Europa en la primera part de l'any.

Gràcies a aquesta conjuntura favorable, l'economia d'Europa ha reforçat el seu creixement, augmentant el PIB (Producte Interior Brut) en un 0,6% els dos primers trimestres de l'any, i una estimació de creixement anual de l'1,9% segons el Banc Central Europeu (BCE). A més els països capdavaners en aquest creixement són Espanya (0,9%) i Portugal (1%) a diferència d'Alemanya (0,6%) o França (0,5%).

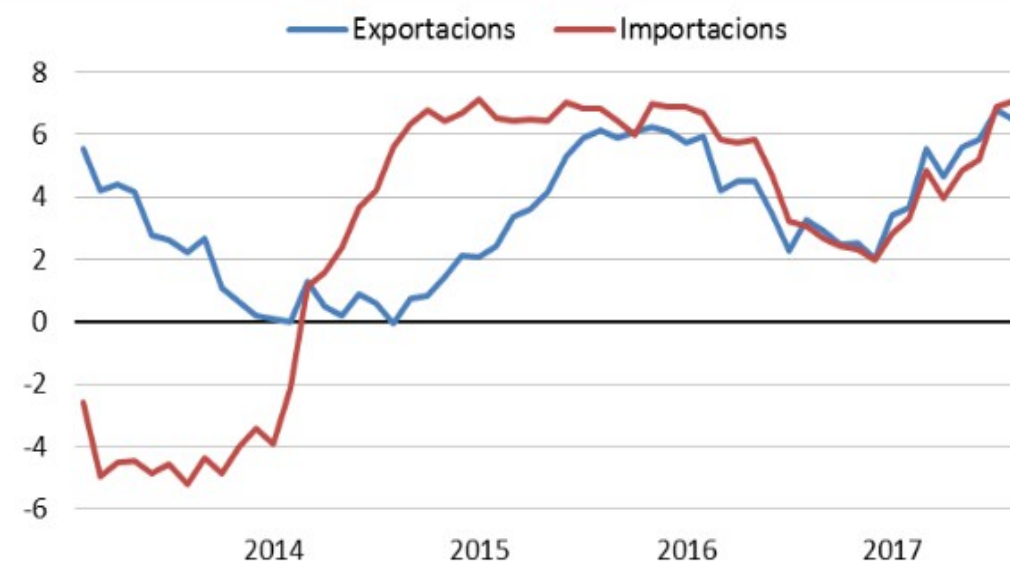
En el cas de Catalunya, en tenir una economia oberta a l'exterior, s'està beneficiant d'aquest context esmentat, tant pel que fa a les exportacions com al turisme; dos factors que passen per un mateix punt: el Port de Barcelona.

Tot i això, l'economia catalana s'ha començat a moderar la segona meitat de l'any, per culpa de l'esgotament d'alguns factors d'impuls i els efectes de la incertesa política, que tindrà conseqüències a curt i mitjà termini en inversió, consum i ocupació.

---

6 Tipus de política monetària que consisteix a augmentar la quantitat de diners en el país per estimular la inversió i aconseguir creixement econòmic.

## Exportacions-Importacions



Taula 20. Comerç exterior de béns (taxa de variació interanual).

Font: Cambra de Comerç de Barcelona

Durant la primera meitat del 2017 les exportacions de béns han continuat avançant a bon ritme a Catalunya. Amb dades de finals d'agost publicades pel Departament de Duanes, indicaven un increment de les exportacions d'un 8,8%.

A Espanya, el creixement acumulat del total de les exportacions en el mateix període s'ha situat en el 9,1%.

En el cas de les importacions, la taxa de variació acumulada és del 9,2% fins al mes d'agost, que és un valor inferior a l'observat en mesos anteriors, un símptoma clar del fet que s'ha iniciat un cert procés de desacceleració de la demanda interna.

Tot i això es preveia un creixement en l'any 2017 proper al 5,2% en exportacions i d'un 4,8% en importacions; el que significaria que en comerç exterior, per primer cop des de fa dos anys, seria responsable d'una aportació positiva al creixement del PIB.

Respecte a la destinació, les vendes cap a la Unió Europea han augmentat fins ara en un 8,2%, mentre que les vendes a la Xina i als Estats Units han sigut superiors, amb un creixement del 22,8% i 38,2% respectivament.

I pel que fa a les importacions, l'increment acumulat fins al mes de maig és similar al de les exportacions, d'un 10,1%; i les àrees capdavanteres són Amèrica Central i del Sud amb un augment del 20,3%, el Japó 16% i la Xina 13,7%.



### 3.4.3 Relació entre el Port i el PIB

Segons el Dossier de Premsa del Port de Barcelona<sup>7</sup>, amb data de febrer de 2008, i el qual es basa en dades de l'Estudi de l'Impacte Econòmic del Port de l'any 2000; fins al 75% dels sectors d'activitat econòmica de Catalunya eren clients del Port, i aquest representava l'1,6% del PIB de Catalunya, xifra que s'esperava incrementar una vegada entrat en funcionament l'ampliació del Port, amb previsions de que l'any 2020 arribi a la xifra del 6,2% del PIB català.

I en els càlculs del III Pla Estratègic del Port<sup>8</sup>, podem veure que en aquest es genera un Valor Afegit Brut (VAB) d'uns 2.300 milions d'euros, el que suposa l'1,4% del VAB de Catalunya i el 0,35% de l'Estat. I a més aquest genera un efecte positiu a la resta de sectors econòmics industrials i comercials, arribant al 5,7% del VAB de Catalunya.



Taula 21. Avaluació de les variacions interanuals del tràfic i dels ingressos en relació amb el PIB.

Font: Memòria anual del Port de Barcelona 2016

En el gràfic de la Taula 21 podem apreciar la relació entre les variacions interanuals del tràfic i dels ingressos del Port en relació amb el PIB. La xifra negativa més gran és de l'any 2009, inici de la crisi econòmica, en que el tràfic al Port cau un 17,3% respecte l'any anterior, mentre que el PIB també ho fa en un -3,6%. El valor recent més gran de tràfic és del 2014 en que creixia un 9,5%, que ajudava a incrementar el PIB al 1,4%; però no obstant, el 2016 el tràfic pujava menys, en un 3,4%, però amb el major augment del PIB del 3,2%.

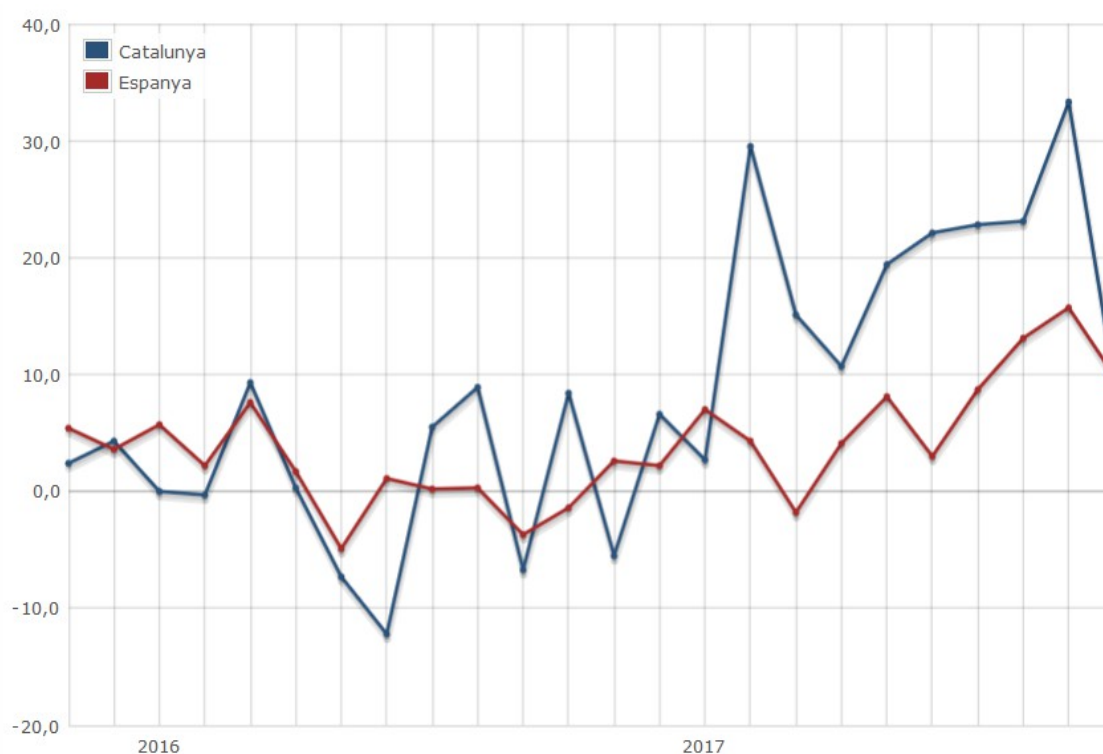
Així doncs, el volum de tràfic i la conseqüent xifra de negoci que es desenvolupa, té una relació amb el creixement o decreixement del Producte Interior Brut, però la xifra d'aquest últim no és sempre proporcional a les del Port, ja que hi han molts més altres sectors que incideixen en el valor del PIB.

7 <http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/7c4a8ad2-e8df-4ed9-91da-152e464b53fd/ca.dossier08.pdf%7cca.dossier08.pdf>

8 [http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/3f0a50ab-74ad-447e-a23b-14f27eedda31/III\\_PLA\\_ESTRATEGIC\\_PBCN\\_cat.pdf](http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/3f0a50ab-74ad-447e-a23b-14f27eedda31/III_PLA_ESTRATEGIC_PBCN_cat.pdf)

### 3.5 Comparativa entre Catalunya i Espanya

Per tal d'apreciar quina és la importància del Port de Barcelona en el conjunt de l'Estat Espanyol, ens fixarem en dades de l'Institut Català d'Estadística, on podem veure en xifres la quantitat i variació anual de moviment de mercaderies i passatgers, que transiten pels ports de Catalunya en comparació amb el conjunt de ports de tot l'Estat.

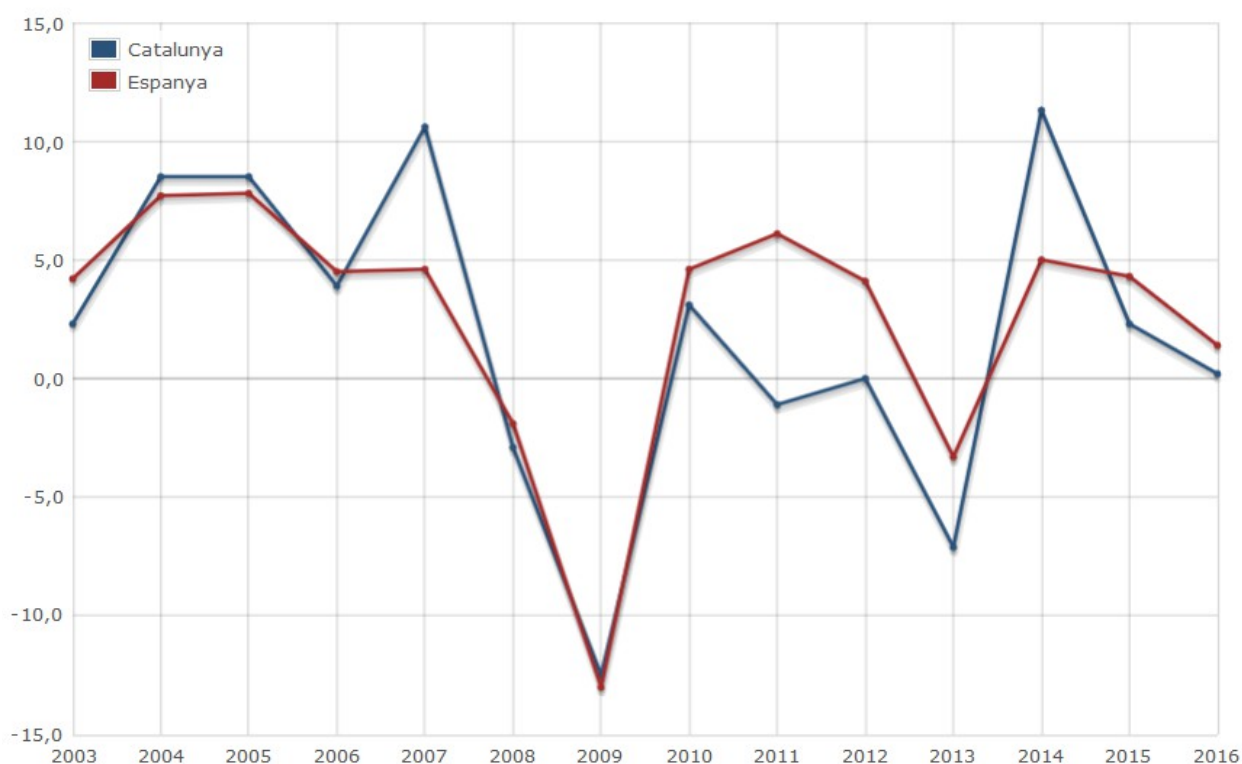


Taula 22. Variació interanual de mercaderies als ports de Catalunya i Espanya del novembre de 2015 a octubre de 2017. Font: Idescat

L'octubre del 2017 transiten pels ports catalans 1.023 vaixells mercants, el que suposa un increment interanual de l'1%, respecte al mateix mes de l'any anterior. Com podem veure a la Taula 22, això es tradueix també en un augment del volum de mercaderies (9,6%) després de tenir valors molts més alts durant tot el 2017, els quals descendeixen aquest mes. Pel que fa a contenidors en TEU creix un 26,5%, mentre que el nombre de passatgers baixa un 3,7%.

A Espanya creix el nombre de vaixells mercants (1,9%) i també es registren increments interanuals en el nombre de passatgers (8,5%), en el volum de mercaderies (9,9%) i en el nombre de contenidors (7,3%). Tot i això com s'aprecia al gràfic, pel que fa a mercaderies, es passa del 2016 amb unes xifres similars

entre les dues al 2017, on Catalunya ha estat per sobre els deu primers mesos de l'any, amb un creixement del 18,6% respecte del 7,1% d'Espanya.



Taula 23. Variació anual de mercaderies als ports de Catalunya i Espanya del 2003 al 2016. Font: Idescat

Passem ara a veure en la Taula 23 la comparativa de la variació anual dels ports de Catalunya i d'Espanya; en el que podem veure un patró similar durant l'inici de la recessió econòmica, però en els anys següents, del 2010 al 2013, els ports d'Espanya tenen un creixement superior, de vora un 5%; mentre que els ports catalans registren un percentatge nul i fins i tot negatiu (-7,1%) el 2013, mentre que als ports del conjunt espanyol és del -3,3%.

És el 2014 que la tendència es capgira i els ports catalans passen a tenir un increment de l'11,3%, facilitat per les baixes xifres de l'any anterior, i supera el conjunt estatal que es queda amb un 5%.

Els anys 2015 i 2016 els ports de les 2 zones obtenen valors positius, el que suposa un creixement constant, en els que Espanya obté uns valors superiors als de Catalunya.

L'any 2017 com hem vist abans al gràfic de la Taula 22, es tanca amb xifres positives per a ambdós conjunts, que amb dades fins al mes d'octubre obtenen una mitja d'un 18,8% als ports catalans, i d'un 7,2% als ports espanyols.



Taula 24. Variació anual del nombre de passatgers als ports de Catalunya i Espanya del 2003 al 2016.

Font: Idescat

Un altre aspecte a tenir en compte a part de les mercaderies és el trànsit de passatgers, que podem veure al gràfic de la Taula 24. Els ports catalans se situaven per sobre de la mitja del conjunt espanyol des del 2005 fins al 2011, i del 2012 al 2014 se situen per sota, per tornar a pujar del 2015 al 2016.

Aquest últim any 2017, amb dades fins al mes d'octubre, els ports catalans obtenen un creixement interanual del 2,6%, valor similar al del conjunt espanyol, d'un 3,1%.

El que podem concloure amb les dades dels gràfics anteriors és que els ports catalans tenen una clara influència en el còmput del conjunt de ports de l'Estat; pel que fa a mercaderies els 2 conjunts tenen una tendència positiva des del 2014 fins a l'actualitat; i aquest últim any els ports catalans assoleixen un creixement interanual rècord, juntament amb també un bon resultat del conjunt espanyol.

També cal remarcar que quan parlem de ports catalans, en el cas de passatgers és el Port de Barcelona el que té tot el pes, i pel que fa a mercaderies es reparteix en un 59% a Barcelona i un 41% a Tarragona.

En la Taula 25 podem veure quin és el pes del moviment de mercaderies al Port de Barcelona en relació al conjunt d'Espanya, en el que els quaranta-sis mil milers de tones de mitjana dels últims tres anys suposa un percentatge mitjà de 9,57% del total espanyol.

	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Barcelona	45.314	45.921	47.698
Espanya	468.103	488.428	495.396
<b>%</b>	<b>9,68</b>	<b>9,40</b>	<b>9,63</b>

Taula 25. Nombre de mercaderies mogudes per any i en milers de tones a Barcelona i Espanya.

*Font: Elaboració pròpia*

I pel que fa a moviment de passatgers, com s'aprecia a la Taula 26, el Port de Barcelona té un percentatge encara més alt, d'un 12% de mitja en els tres últims anys que es tenen dades globals.

	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Barcelona	3.460	3.708	3.961
Espanya	29.331	31.072	32.345
<b>%</b>	<b>11,80</b>	<b>11,93</b>	<b>12,25</b>

Taula 26. Moviment de passatgers per any i en milers a Barcelona i Espanya.

*Font: Elaboració pròpia*

Pel que fa al sector del comerç, a la Taula 27 es pot veure la quantitat d'exportacions anuals en milions d'euros que s'han fet a tota Catalunya i a Espanya; i en els tres anys Catalunya obté més d'un 25% del global de les exportacions de l'Estat.

	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Catalunya	60.314	63.906	65.161
Espanya	240.582	249.794	256.393
<b>%</b>	<b>25,07</b>	<b>25,58</b>	<b>25,41</b>

Taula 27. Total d'exportacions anuals en milions d'euros a Catalunya i Espanya.

*Font: Elaboració pròpia*

I respecte a importacions, com podem veure a la Taula 28, a Catalunya es realitzen importacions per un valor mitjà de setanta-sis mil milions d'euros, el que suposa de mitja el 28% d'aquestes al conjunt d'Espanya.

	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Catalunya	72.909	76.988	78.159
Espanya	265.557	274.772	273.779
<b>%</b>	<b>27,46</b>	<b>28,02</b>	<b>28,55</b>

Taula 28. Total d'importacions anuals en milions d'euros a Catalunya i Espanya.

*Font: Elaboració pròpia*

Podem arribar doncs a la conclusió que el Port de Barcelona suposa una desena part del total de moviment de mercaderies i passatgers de l'Estat Espanyol, i una quarta part de les exportacions i importacions de l'Estat passen per Catalunya.

### 3.6 Inversió pública de l'Estat a Catalunya

Un dels aspectes a destacar en la situació en la qual es troben els accessos viaris i ferroviaris del Port de Barcelona (dels quals parlarem més endavant) és la inversió que ha fet l'Estat Espanyol a Catalunya els últims anys.

L'any 2007 es va començar a aplicar la disposició addicional tercera de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, amb l'objectiu de corregir el dèficit d'infraestructures, durant els següents 7 anys, per tal d'equiparar la inversió en aquestes al percentatge del PIB respecte del total.

Segons això, el càlcul es realitzaria amb el conjunt d'inversions reals de l'Estat i transferències de capital a les comunitats autònomes; incloent-hi així actuacions de caràcter econòmic a les polítiques com: agricultura, pesca i alimentació; indústria i energia; comerç, turisme i pimes; subvencions al transport; infraestructures; recerca, desenvolupament i innovació.

Un cop s'ha aplicat el pes relatiu del PIB de Catalunya en aquesta base de càlcul, el volum d'inversió de l'Estat obtingut es realitza en inversions directes que ha d'efectuar l'Estat, mitjançant transferències de capital a la Generalitat o a ens locals de Catalunya, o mitjançant altres actuacions com l'alliberament de peatges.

#### Previsions

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (e.p.)	2013 (e.p.)
Base de càlcul	21.335	24.073	24.948	24.085	16.918	12.651	10.480
% PIB	18,85%	18,72%	18,72%	18,64%	18,59%	18,63%	18,66%
<b>Total inversions segons Estatut</b>	<b>4.022</b>	<b>4.506</b>	<b>4.670</b>	<b>4.489</b>	<b>3.145</b>	<b>2.357</b>	<b>1.956</b>
Dotacions a Catalunya							
-Pressupost inicial	3.549	3.742	3.925	3.843	2.743	1.498	1.283
-Acords <sup>(1)</sup>	0	565	800	165			
Peatges	66	81	82	81	72	10	13
Pendent	407	118	-136	400	330	849	661

#### Liquidacions

	2007	2008	2009	2010 (prov.)	2011 (e.p.)	2012 (e.p.)	2013 (e.p.)
Base de càlcul	19.681	21.791	22.529	17.589	15.332	12.044	8.438
% PIB	18,85%	18,72%	18,72%	18,64%	18,59%	18,63%	18,66%
<b>Total inversions segons Estatut</b>	<b>3.710</b>	<b>4.079</b>	<b>4.217</b>	<b>3.279</b>	<b>2.850</b>	<b>2.244</b>	<b>1.575</b>
Inversió executada	3.153	3.411	3.938	2.502	2.030	1.528	872
Peatges	62	69	68	66	44	23	45
Imputació al 2007 d'inversions 2008 <sup>(1)</sup>	160	-160					
Acord <sup>(2)</sup>	335						
Pendent	0	759	211	710	776	693	657

Taula 29. Previsions i liquidacions d'inversió pública de l'Estat a Catalunya.

Font: Generalitat de Catalunya



En aquest apartat es presenta la part de la inversió de l'Estat realitzada per les direccions generals, organismes autònoms i empreses públiques adscrites al Ministeri de Foment des de l'any 2001 fins al 2016. Com es pot veure a la Taula 29 els valors d'inversió pressupostada arriba a uns nivells màxims els anys 2008, 2009 i 2010, els quals es redueixen considerablement els anys següents fins a arribar a valors mínims el 2014.

Milers €

	Inversió pressupostada total Estat a Catalunya	Inversió pressupostada grup Foment* a Catalunya	% Inversió press. grup Foment vs Total Estat	Inversió Liquidada grup Foment a Catalunya	% Execució inversió grup Foment a Catalunya
2001	1.610.328	1.375.578	85,4	1.024.413	74,5
2002	2.034.310	1.737.181	85,4	1.332.840	76,7
2003	2.556.820	2.199.862	86,0	1.534.787	69,8
2004	2.740.220	2.218.957	81,0	1.563.079	70,4
2005	2.785.370	2.216.455	79,6	1.668.665	75,3
2006	2.878.041	2.487.804	86,4	1.957.187	78,7
2007	2.957.739	2.527.887	85,5	2.208.262	87,4
2008	3.727.837	3.049.679	81,8	2.741.681	89,9
2009	3.790.561	3.151.245	83,1	2.746.928	87,2
2010	3.625.894	3.105.803	85,7	2.280.080	73,4
2011	2.548.448	2.213.731	86,9	1.498.256	67,7
2012	1.414.514	1.147.535	81,1	1.213.861	105,8
2013	1.267.053	1.042.172	82,3	675.085	64,8
2014	948.891	788.198	83,1	nd	nd
2015	1.068.825	953.943	89,3	nd	nd
2016	1.178.971	1.012.374	85,9	nd	nd

Taula 30. Inversió pressupostada a Catalunya pel grup Foment i pel total Estatal.

Font: Generalitat de Catalunya

I en concret la quantitat que s'ha invertit els últims anys en ports i transport marítim a Catalunya, la podem veure a la Taula 31, valors que arriben a màxims els anys 2005 i 2006, i que després descendeixen progressivament fins al 2013.

Podem apreciar doncs, que la inversió de l'Estat al Port va ser més gran durant l'etapa prèvia a la crisi econòmica, coincidint amb els processos d'ampliació del Port de principis de segle, però a mesura que han anat passant els anys aquesta inversió s'ha anat reduint.

Milers euros

	Carreteres	Ferrocarrils	Aeroports i navegació aèria	Ports i transport marítim (1)	Subtotal transports
1986	41.259	--	--	24.882	--
1987	22.117	--	--	25.429	--
1988	52.486	--	--	32.479	--
1989	66.562	--	--	48.718	--
1990	108.663	--	--	61.808	--
1991	174.690	54.734	49.037	45.232	323.693
1992	175.736	97.340	23.596	44.685	341.357
1993	166.601	90.518	12.591	56.477	326.187
1994	172.448	136.838	13.877	55.449	378.614
1995	163.457	150.457	20.519	45.659	380.092
1996	243.218	145.727	17.087	40.743	446.774
1997	171.805	87.507	11.431	40.424	311.168
1998	452.165	91.546	30.189	57.932	631.832
1999	303.433	62.595	58.286	83.787	508.102
2000	191.038	170.333	66.514	80.824	508.709
2001	266.501	404.836	207.019	124.788	1.003.143
2002	220.202	750.561	227.842	87.838	1.286.443
2003	306.632	674.385	367.173	152.741	1.500.931
2004	197.817	794.975	369.619	168.699	1.531.110
2005	182.548	890.902	325.086	241.229	1.639.765
2006	219.057	971.861	484.657	252.444	1.928.019
2007 (4)	1.279.697		725.773	160.714	2.166.184
2008 (4)	1.753.822		761.789	182.991	2.698.602
2009 (4)	2.004.083		553.600	164.549	2.722.232
2010 (4)	1.889.220		238.959	134.849	2.263.028
2011 (4)	1.203.888		138.350	147.550	1.489.788
2012 (4)	919.633		169.312	119.057	1.208.002
2013 (4)	519.740		72.845	79.030	671.615

Taula 31. Inversió real liquidada de l'Estat a Catalunya pel grup Foment.

Font: Generalitat de Catalunya

## 4-CONNECTIVITAT

Un factor clau per al bon desenvolupament de l'activitat comercial del Port de Barcelona, és la connectivitat d'aquest; i és que tan important és la bona estructura i funcionament intern del Port, com la seva connexió externa; ja que al cap i a la fi el port és també un node d'enllaç entre diferents modes de transport, i com si es tractés d'un engranatge, cal mantenir les seves peces ben engreixades i connectades, per tal que el mecanisme funcioni de forma òptima i al seu màxim rendiment.

És per això que en aquest bloc coneixerem aspectes sobre la connexió del Port, tant per la part terrestre com la marítima, sigui pel moviment de mercaderies o passatgers, i en mode d'exportació com d'importació. Finalment també veurem la problemàtica actual amb els accessos viaris i ferroviaris, un punt clau per entendre la importància de les inversions en infraestructures al Port, per tal d'afavorir el desenvolupament econòmic de la zona.

### 4.1 Hinterland

#### Concepte:

El nom prové de l'alemany, composició de *hinter* (darrere) i *land* (país). Durant l'època d'expansió colonial, feia referència al territori que s'estenia més enllà d'una zona costanera colonitzada i que era considerat sota la influència de l'estat colonitzador.

#### Cas de Barcelona:

El Port de Barcelona proveeix a diversos clients ubicats per tota la península Ibèrica, especialment al nord-est i al centre, i també a altres països europeus, França i Itàlia principalment, i països del Mediterrani, com Marroc, Algèria i Tunísia. Així doncs, el Port és la porta d'un *hinterland* molt ampli que engloba una gran part del sud d'Europa occidental i del nord d'Àfrica.

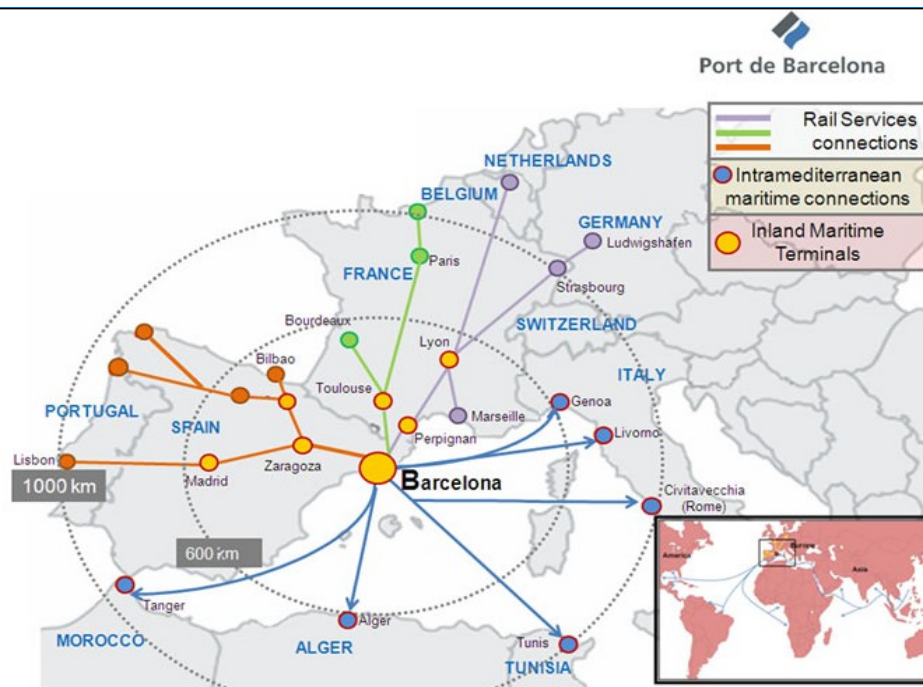


Figura 27. Àrea d'influència del Port de Barcelona. Font: Port de Barcelona

És per això que l'activitat del Port i els seus serveis no es troben únicament al recinte portuari ni acaba als límits que separen el moll i la frontera amb la ciutat.

Amb l'objectiu d'apropar els serveis portuaris als operadors logístics marítims i als clients importadors i exportadors de la regió esmentada anteriorment, el Port de Barcelona impulsa una xarxa de serveis i infraestructures en punts estratègics del territori que adopten la forma de terminal marítima interior.

Aquestes terminals estan concebudes com a infraestructures de proximitat, i ajuden als operadors i a les empreses importadores i exportadores a crear cadenes logístiques més eficients i a encaminar els seus productes per la capital catalana.

Aquestes són les infraestructures:

#### 4.1.1 Terminal Marítima de Saragossa (tmZ)



Figura 28. Accés ferroviari a la tmZ. Font: Terminal Marítima Saragossa

Aquesta terminal va ser creada l'any 2001 com a plataforma de serveis per als operadors i els importadors/exportadors d'Aragó, Navarra i La Rioja. Avui en dia és una de les principals terminals intermodals d'Espanya amb un tràfic superior als 300.000 TEU's i s'ha convertit en un node logístic que, no només dóna servei a les seves zones properes, sinó que és un punt de pas cap al centre peninsular. La terminal està connectada amb el Port de Barcelona i amb altres nodes logístics d'Espanya mitjançant serveis ferroviaris diàriament.

#### 4.1.2 Port sec de Madrid i Terminal Intermodal Centro



Figura 29. Logotips del Port Sec de Madrid i Guadalajara.

*Font: Port Sec de Madrid i Terminal Intermodal Centro*

Els ports secs de Coslada (Madrid) i Azuqueca de Henares (Guadalajara) són la base per apropar el transport marítim i facilitar la competitivitat de la zona logística i de consum que forma la Comunitat de Madrid, el centre de la Península i la connexió amb altres zones d'Espanya.

El Port participa en els ports secs de Coslada i Azuqueca de Henares i fa poc ha potenciat la seva participació en la societat Port Sec d'Azuqueca de Henares amb l'objectiu de desenvolupar serveis ajustats a les necessitats d'operadors i portadors i per augmentar la competitivitat de l'oferta marítima-portuària en la zona.

A més a més, per garantir l'ampliació de les activitats necessàries per als operadors logístics i els portadors del corredor d'Henares, el Port ha promogut, juntament amb altres socis locals, la Terminal Intermodal Marítima Centro, S.L., que s'encarregarà de desenvolupar una nova infraestructura amb prestacions multimodals en el terme municipal de Yunquera de Henares (Guadalajara). Amb una inversió de 40 milions d'euros, la futura instal·lació, que augmentarà al voltant de 22 noves hectàrees de terreny, estarà dotada de terminals de vagó complet i d'Unitats de Transport Intermodal (UTI), així com transport de vehicles, productes siderúrgics, granel sòlids i productes químics.

Aquestes actuacions contribueixen a potenciar la relació del Port de Barcelona amb els fluxos de mercaderies d'origen/destí al centre peninsular, una àrea amb gran potencial de desenvolupament.



#### 4.1.3 Terminal Intermodal de Navarra

La Terminal Intermodal de Navarra és una terminal ferroviària ubicada en la ciutat de Noain, a prop de Pamplona. La nova terminal va ser inaugurada el febrer de 2013 i compta amb serveis ferroviaris regulars, operats per BEST, que la connecten amb el Port de Barcelona.

#### 4.1.4 Perpignan St Charles Conteneur Terminal (PSCCT)

Ubicada a Perpinyà, la PSCCT és un dels principals centres logístics i de distribució de productes frescos del sud d'Europa. Les seves instal·lacions també cobreixen les operacions logístiques de tot tipus de mercaderies amb destí o origen a Europa que hagin d'usar la via del Mediterrani.

El port disposa d'una participació del 5% en l'empresa que gestiona la Terminal de Contenidors de Saint-Charles, que compta amb connexions ferroviàries regulars amb el Nord, Est i sud-est de França.

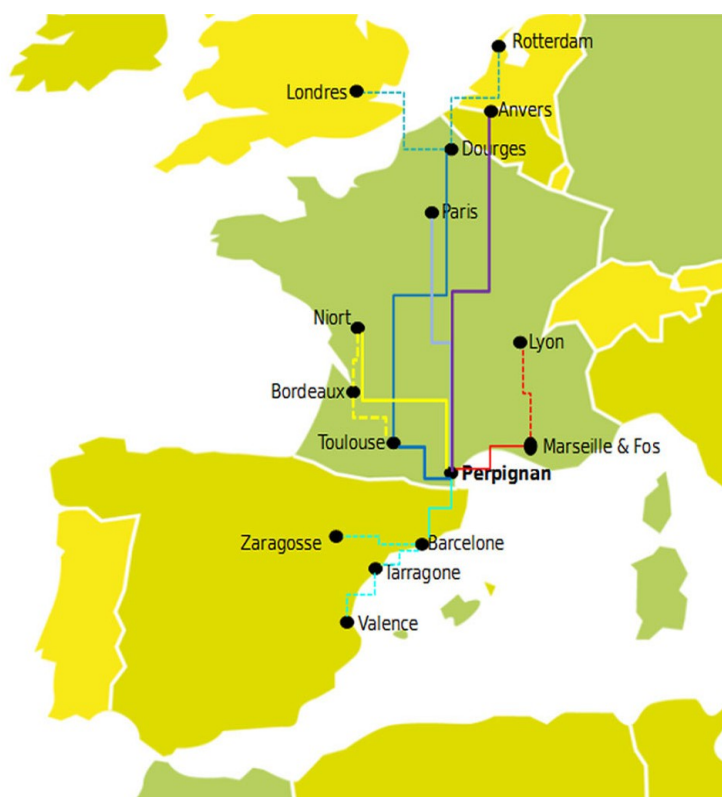


Figura 30. Mapa de les línies que connecten la terminal.

Font: Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal



A part d'aquestes terminals, el Port té presència activa en altres mercats Europeus i Mediterranis del seu *hinterland* mitjançant representació permanent o actuacions específiques regulars. Existeixen les delegacions a Espanya (Saragossa i Madrid), a França (Lió i Tolosa), a Argentina (Buenos Aires), a el Japó i a la Xina (Hong Kong, Xangai i Pequín). Aquestes delegacions tenen la funció d'apropar els serveis del Port de Barcelona als operadors del comerç marítim internacional situats als mercats interiors i la creació de noves cadenes logístiques.

## 4.2 Foreland

### 4.2.1 Concepte

També és una paraula provinent de l'alemany, i en aquest cas serveix per definir l'àrea d'influència a la qual està connectada un port pel mar; és a dir, el conjunt d'àrees des d'on s'atreuen les importacions i es distribueixen les exportacions.

Entenem doncs el *foreland* com el concepte invers al de *hinterland*, es tracta de la regió nacional o internacional que és el destí de les exportacions del port i tanmateix l'origen de les importacions que arriben al port en qüestió.

#### 4.2.2 Cas de Barcelona

Així doncs, per esbrinar quin és el *foreland* del Port de Barcelona, haurem de donar un cop d'ull a les dades d'exportació i importació, que tenim il·lustrades a la Figura 31.

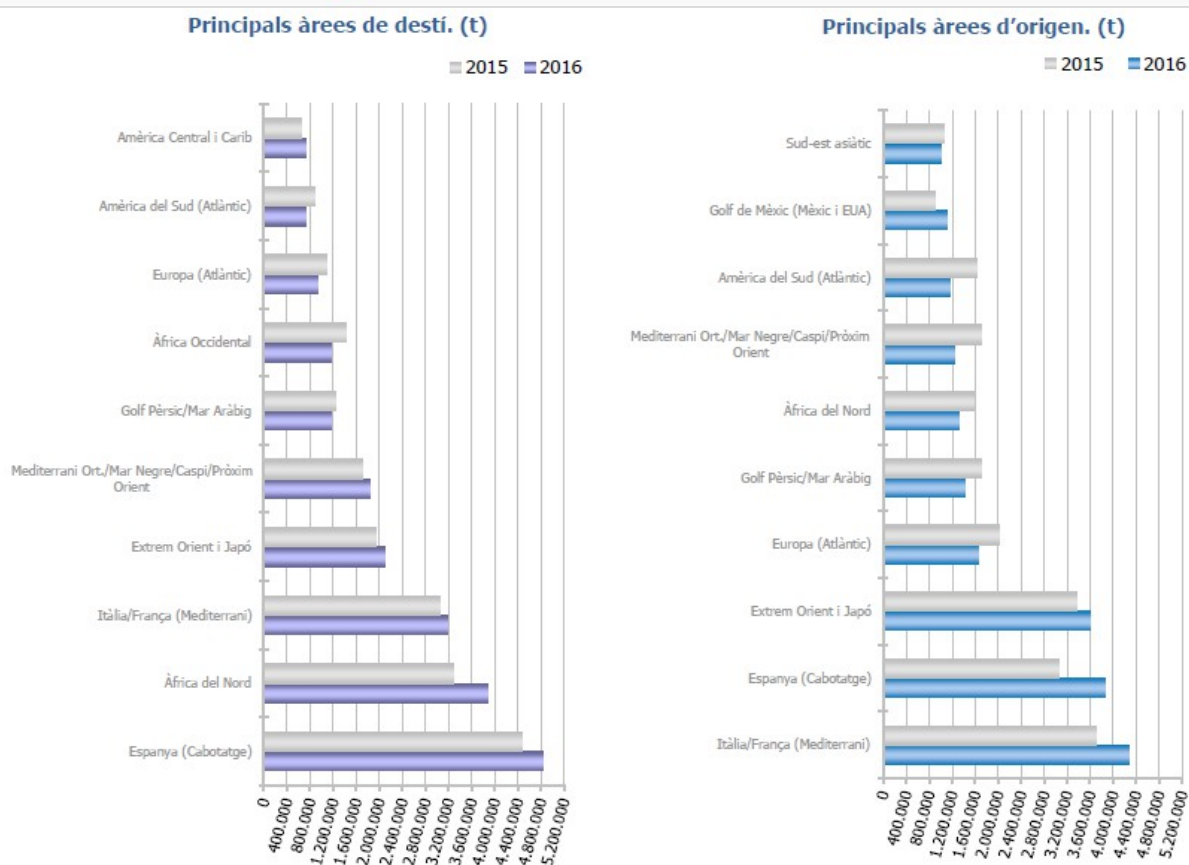


Figura 31. Exportacions/importacions classificades en àrees geogràfiques i per tones.

Font: Port de Barcelona

Pel que fa a les exportacions/importacions classificades en àrees geogràfiques i per tones (Figura 31) podem veure que les principals àrees de destí són Àfrica del Nord, i Itàlia i França; i les principals àrees d'origen també Itàlia i França, juntament amb l'Extrem Orient i el Japó. (No es contemplen les dades d'Espanya en cabotatge, ja que estem buscant tercers països)

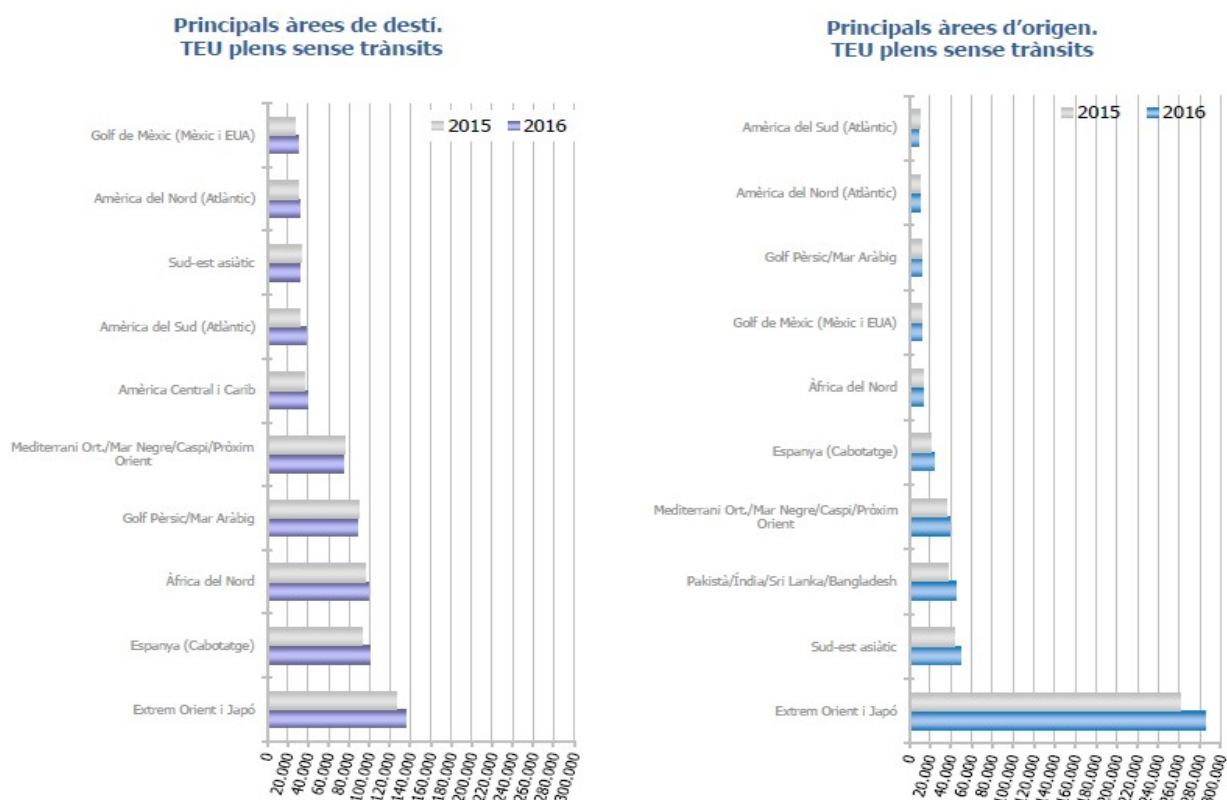


Figura 32. Exportacions/importacions classificades per TEU's plens sense trànsits.

Font: Port de Barcelona

Agafant les dades d'exportacions/importacions classificades per TEU's plens sense trànsits (Figura 32), veiem que les principals àrees de destí són també l'Extrem Orient i el Japó, juntament amb Àfrica del Nord; i en el cas de les principals àrees d'origen destaca clarament l'Extrem Orient i el Japó.

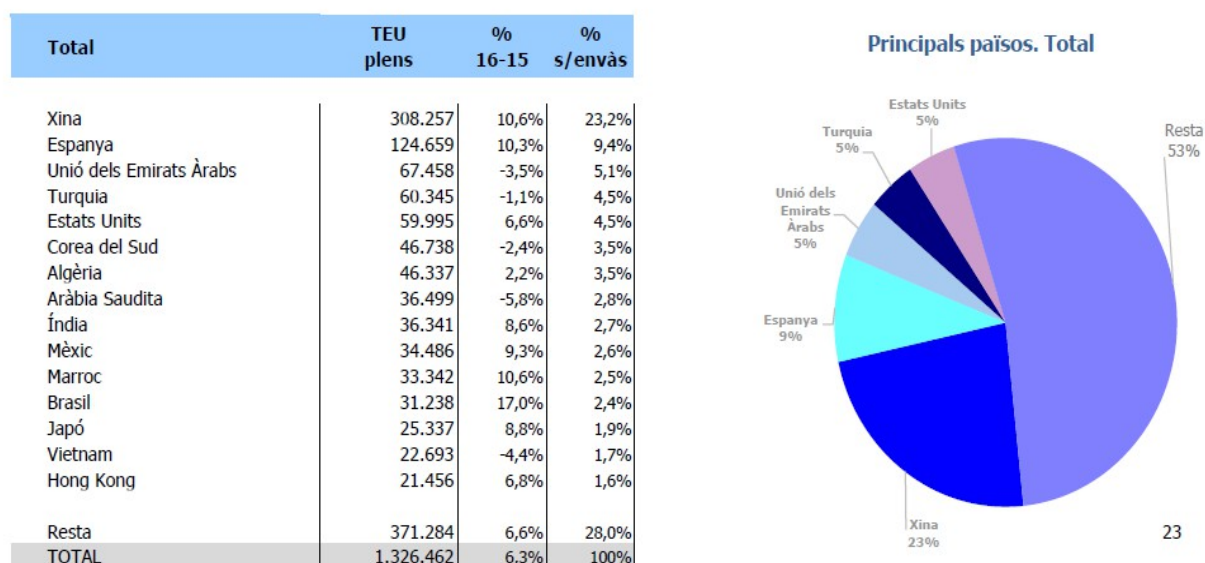


Figura 33. Principals països d'exportació i importació de TEU's. Font: Port de Barcelona

Mitjançant el gràfic de principals països (Figura 33) on s'exporten i importen TEU's veiem que el país predominant és la Xina, seguida a més distància dels Emirats Àrabs Units, Turquia i els Estats Units.

Així doncs, si haguéssim de fer un resum sobre les àrees d'influència connectades al Port de Barcelona, tindríem al Mediterrani: el Nord d'Àfrica, França i Itàlia; i l'Extrem Orient, destacant per sobre la Xina.

### 4.3 Short Sea Shipping

Un dels altres aspectes importants a destacar en l'àmbit de la connectivitat del Port de Barcelona és el *Short Sea Shipping* (SSS).

#### 4.3.1 Definició

Segons la normativa comunitària i la legislació espanyola actual, el Transport Marítim de Curta Distància es defineix com el moviment de mercaderies i passatgers per mar entre ports situats en territori de la Unió Europea, o entre aquests ports i d'altres situats en països no europeus amb una línia de costa als mars que rodegen Europa.

Per tant s'hi contempla tant el transport marítim nacional i internacional, inclosos els serveis *feeder*, al llarg de la costa i amb illes, rius o llacs. També s'aplica al transport marítim entre països membres de la UE i Noruega, Islàndia i altres països costaners del Mar Bàltic, Mar Negre i Mar Mediterrani.

Així doncs, el cabotatge de cada país està inclòs en el SSS, en el cas d'Espanya el trobem en el servei marítim regular entre els ports de la península i els ports insulars, com seria el cas de les Illes Canàries i les Illes Balears.

A la pràctica, el SSS es defineix com l'impuls de formació de cadenes de transport porta a porta, on a més del transport marítim trobem el transport terrestre per carretera i per ferrocarril, per tal de fer un sector encara més competitiu i eficient. Gràcies a això s'aconsegueix obtenir un transport menys contaminant i més econòmic.

#### 4.3.2 Autopistes del mar

El concepte d'autopistes del mar (*Motorways of the sea*) té l'objectiu d'introduir una nova cadena logística intermodal a Europa, la qual busca millorar l'organització del transport de cara al futur. El seu objectiu és ser més sostenible i eficient que el transport terrestre, reduint els nivells de contaminació i oferint un preu més competitiu.

Les autopistes del mar tenen també l'objectiu de facilitar l'accés dels mercats a Europa, i descongestionar el sistema de carreteres europeu; però per aconseguir això cal potenciar no només el transport marítim, també el transport ferroviari i els canals de navegació interior (més habituals al nord d'Europa).

#### Els 4 corredors de les autopistes del mar

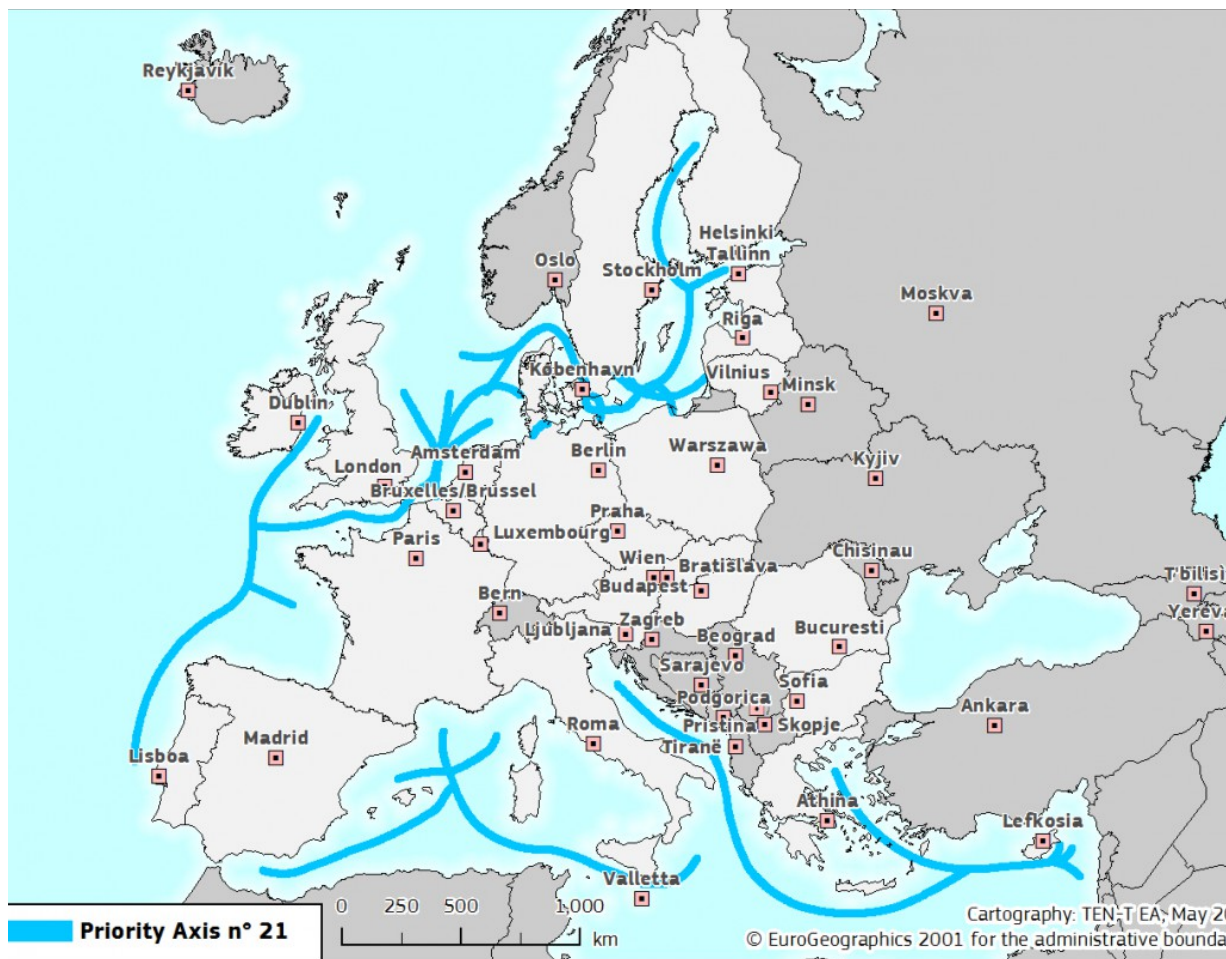


Figura 34. Mapa de les autopistes del mar europees. Font: Comissió Europea

- Mar Bàltic: uneix els països del mar Bàltic amb els del centre i oest d'Europa, passant a través del canal del mar del Nord/mar Bàltic.
- Oest d'Europa: connecta Portugal i Espanya per l'Atlàntic fins al Mar del Nord i al Mar d'Irlanda.
- Sud-est d'Europa: connecta el mar Adriàtic a l'Egeu i l'est del Mediterrani incloent Xipre.
- Sud-oest d'Europa: uneix els països de l'oest del Mediterrani (Espanya, França, Itàlia) amb la del sud-est d'Europa, incloent-hi Malta.

#### **4.4 Problemàtica amb els accessos i la xarxa ferroviària actual**

Arran de l'ampliació del Port cap al sud, l'activitat portuària va augmentar significativament, però per poder consolidar aquest augment del tràfic de mercaderies i poder millorar l'àrea d'influència, era necessari poder moure els contenidors de forma fluida i constant, sigui en camió o en tren.

Per poder-ho aconseguir es va fer el primer projecte de millora dels accessos viaris i ferroviaris que s'havia d'iniciar el 2008, però amb l'arribada de la crisi econòmica es va aturar.

##### **4.4.1 Any 2010**

El desembre de 2010, mentre s'anava avançant en les obres d'ampliació de les instal·lacions del Port, aquest va ser connectat ferroviàriament amb França i la resta d'Europa amb l'ample de via europeu. Gràcies a això, ja no era necessari fer el canvi de vies a Portbou, com s'havia fet fins aleshores, estalviant-se així 6 hores en el recorregut de Barcelona a Lió. Per a aconseguir-ho es va construir un tercer raíl construït entre el Port de Barcelona i Castellbisbal, entre Castellbisbal i Mollet del Vallès, i entre Girona i Vilafant (Figueres); construcció que va suposar una inversió d'uns 377 milions d'euros. El tram entre Mollet i Girona, i de Figueres a Perpinyà es realitzava amb la via del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV), l'últim tram esmentat s'acabava d'inaugurar.

Paral·lelament a aquesta millora en les comunicacions exteriors del Port, també s'havia de fer arribar la xarxa ferroviària d'ample europeu cap a la zona ampliada del Port. Tot i això, les actuacions previstes al Pla d'accessibilitat de 2006, tant la xarxa viària com ferroviària, no estaven encara licitades.

##### **Accessos provisionals**

Cal remarcar que la connexió ferroviària havia sigut una de les peticions del grup Hutchinson per tal de gestionar la terminal del moll Prat. I és per això que a principis de juliol l'Autoritat Portuària de Barcelona i Ministerio de Fomento van dissenyar una solució provisional que consistia a aprofitar trams de via ja existents afegint un tercer raíl per tal de tenir l'ample de via europeu. El recorregut proposat connectava el ramal de mercaderies del Llobregat amb el moll Prat a través de la via que ja existia al carrer 4, la qual creua la Zona Franca i arriba fins a la ZAL, i també un nou tram curt que permetia arribar a la nova terminal.



Aquesta solució provisional no va agradar al Consorci de la Zona Franca, que creia que aquesta perjudicava la seva activitat, ja que el carrer 4 és un dels carrers centrals del polígon, i el pas continu dels contenidors de la nova terminal impediria el normal desenvolupament en les diverses empreses de la Zona Franca.

Així doncs, l'APB i Foment van acceptar un canvi en el traçat per tal de minimitzar l'afectació a la zona, i van derivar la connexió, anomenada Can Tunis-est, de l'estació de Can Tunis al moll Prat, a través del Carrer A, un petit tram del carrer 4 i un nou ramal. Els dos primers trams requerien la creació d'un tercer raïl a les vies ja existents, i el tercer ramal construir-lo de zero.

#### **4.4.2 Any 2011**

El 20 de juliol es van licitar les obres d'aquests accessos provisionals, amb un pressupost de 6 milions d'euros i un termini de nou mesos; i el 26 d'octubre s'adjudica la primera fase dels accessos viaris a la Unió Temporal d'empreses (UTE) formada per Copcisa S.A. i Obrascón Huarte Lain S.A. amb un pressupost de 24,9 milions d'euros. Encara estava pendent l'adjudicació dels accessos ferroviaris, els quals, juntament amb els viaris, havien d'estar acabats com a molt tard el juny de 2012, quan estava previst l'entrada en funcionament de la nova terminal del moll Prat.

#### **4.4.3 Any 2013**

No és fins aquest any que es produeix el primer canvi significatiu pel que fa a la construcció dels accessos ferroviaris al Port. Al mes de setembre se signa un protocol que havia de permetre que la nova infraestructura estigués acabada el 2015, amb una inversió prevista de 108 milions d'euros, la qual es repartiria a parts iguals entre Adif i el Port, de tal forma que aquest últim es convertia en el primer port de l'Estat que faria una aportació a una infraestructura de caràcter general.

La connexió ferroviària havia de començar a l'altura del municipi de Cornellà de Llobregat, en via d'ample mixt (internacional i ibèric), connectar amb una via existent de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i seguir el traçat fins al pont d'accés a Mercabarna. Aquí és on s'ha de separar per dirigir-se per la riba dreta del riu Llobregat fins a connectar amb les instal·lacions ferroviàries de la terminal del moll Prat. El nou traçat també s'ha de perllongar des del pont de Mercabarna fins a la terminal ferroviària de Can Tunis.



Figura 35. Imatge per satèl·lit de les actuacions d'accessibilitat.

*Font: Pla Estratègic Metropolità de Barcelona*

#### 4.4.4 Any 2014

No va ser fins al 29 de novembre de 2014 que es va publicar l'adjudicació de les obres d'accés viari pel sud a una UTE. Aquesta, va guanyar el concurs perquè la seva oferta, era la més avantatjosa econòmicament. Uns dies més tard, es va fer l'acte de col·locació de la primera pedra de les obres.

#### 4.4.5 Any 2015

A finals del 2015, els accessos ferroviaris encara no estaven acabats ja que la licitació de les obres havia quedat suspesa fins que no es resolgués la cessió de les vies de FGC a Adif, encallada perquè aquesta última, ja que Adif volia cobrar peatge als trens que passessin de Ferrocarrils perquè les vies serien aleshores de la seva competència; i per això el Govern no va fer el traspàs fins a assegurar-se que els trens de la Generalitat no pagarien per passar per una via que havia estat cedida en favor de la construcció dels accessos.

#### **4.4.6 Any 2017**

Actualment les obres estan pràcticament aturades, només s'han realitzat dos nous accessos ferroviaris a la terminal BEST, però les altres actuacions del projecte no avancen; després d'autoritzar la cessió les obres encara no s'han licitat, i segons el ministre de Foment, Íñigo de la Serna, començaran a la primavera<sup>9</sup>.

##### **4.4.6.1 Conseqüències**

Els retards en les obres impliquen que s'ha de seguir convivint amb l'actual sistema, el qual està a prop del col·lapse, i la inexistència de la nova infraestructura impedeix la futura expansió del Port, que es recull en el tercer Pla estratègic: es preveu elevar el radi d'influència dels 600 km als 1200 el 2020, i per aconseguir-ho cal facilitar l'entrada i sortida de mercaderies.

Pel que fa als operadors privats també en surten malparats; l'empresa Hutchinson va invertir quasi 500 milions en la terminal BEST pensant que el 2012 els accessos ja estarien acabats.

##### **4.4.6.2 Finançament**

La inversió pels accessos ferroviaris és de 149,8 milions d'euros, gairebé la meitat, 72,6 milions, els pagarà el Port i la resta de la inversió, 77,2 milions, la farà l'Estat mitjançant Adif, gestor d'infraestructures ferroviàries.

El pressupost per als accessos viaris és de 117,8 milions d'euros, que ha d'aportar el ministeri a través de la direcció general de carreteres.

---

9 [https://www.ara.cat/economia/obres-accessos-Barcelona-porten-aturades\\_0\\_1724827521.html](https://www.ara.cat/economia/obres-accessos-Barcelona-porten-aturades_0_1724827521.html)

#### 4.4.6.3 Projecte

- **Accés viari:** s'hi distingeixen tres trams. Un primer consisteix en l'augment de capacitat de la ronda Litoral mitjançant la construcció d'un nou carril en les dues calçades, des del pas superior de l'autovia A-2 fins al nou enllaç de l'Hospitalet. El segon tram és una autovia de dos carrils per sentit entre l'enllaç de l'Hospitalet i l'encreuament amb l'autovia C-31. A continuació s'inicia el tercer tram amb un viaducte de dues calçades per salvar la Zona Franca del port en el marge esquerre del Llobregat, fins a sobrepassar el pont de Mercabarna, on el traçat discorre en terraplè sobre l'antiga llera del riu per connectar amb la futura entrada al port.
- **Terminals ferroviàries:** un cop en servei la nova terminal al moll Prat, es troben ja en marxa la licitació de les obres per completar-ne la funcionalitat. Rest a pendent l'impuls d'una nova terminal a l'antiga llera del riu Llobregat.
- **Accés ferroviari:** en una primera fase s'executarà en via única i ample mixt (ibèric i estàndard europeu) la connexió per al trànsit de mercaderies d'accés a l'ampliació del port de Barcelona.

L'obra està dividida en cinc activitats, tres seran licitades, executades i finançades per Adif i dues pel Port. El nou accés serà de via única amb tres amplex: internacional, ibèric i mètric en el tram compartit amb FGC.

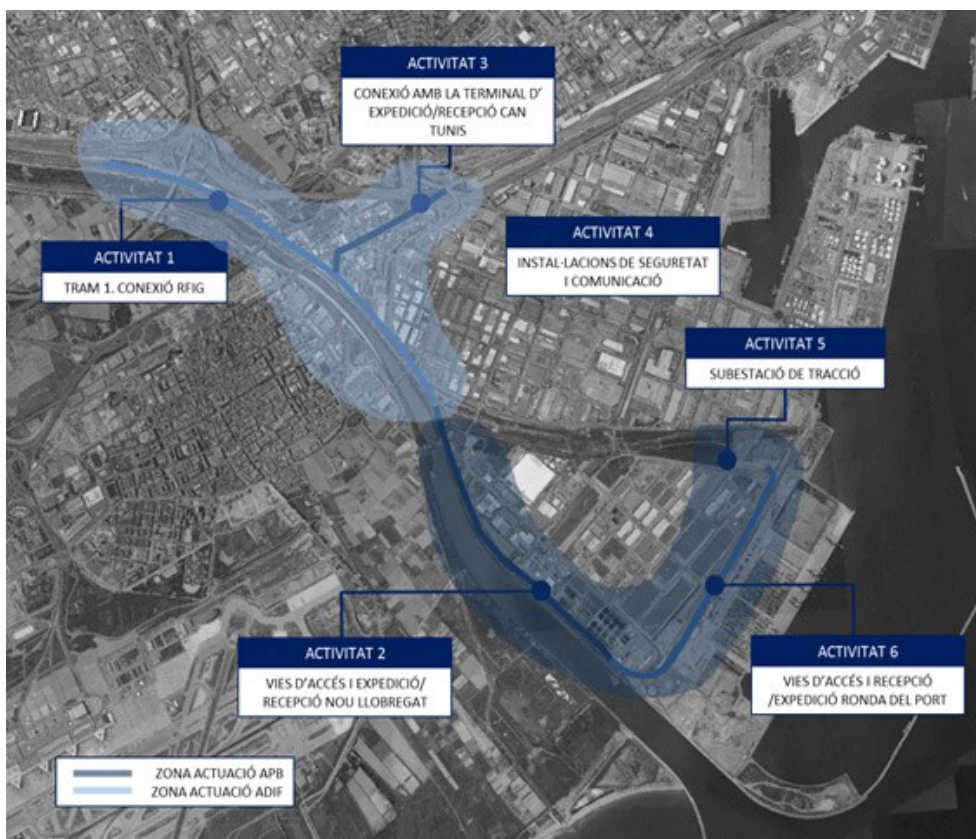


Figura 36. Activitats incloses en el projecte de construcció dels nous accessos ferroviaris

Font: Port de Barcelona



## 5. Futur

En aquest punt es recull els diferents aspectes que tracten sobre el futur del Port de Barcelona.

### 5.1 III Pla Estratègic

Per tal de poder tenir una visió sobre quina és la perspectiva del Port de Barcelona els següents anys ens fixem primer en el seu tercer Pla Estratègic.

#### 5.1.1 Què és?

Un Pla Estratègic és un projecte d'una entitat en el qual es defineix quina és la finalitat d'aquesta i on s'inscriu tot el que fa l'entitat. Concretament es tracta d'un document que defineix les principals línies d'actuació de l'entitat en els anys vinents. Aquest conté els objectius estratègics relacionats amb la finalitat que l'entitat persegueix, els quals s'han de concretar en altres específics i en línies d'actuació.

A diferència d'altres tipus de plans, com els urbanístics que estan definits per llei, l'estratègic no és vinculant, així doncs el seu compliment i implementació depèn exclusivament de l'interès i capacitat dels actors i agents implicats.

#### Precedents:

El primer Pla Estratègic es va desenvolupar l'any 1998, en el que es posava com a objectiu situar Barcelona com la primera plataforma logística d'Europa en el Mediterrani, actuant com a centre intermodal i com a plataforma de distribució i aprovisionament.

El segon Pla Estratègic, posat en marxa el 2003, va desenvolupar el concepte de port en xarxa i l'estratègia de creixement en el *hinterland*.

Però, a diferència del II Pla Estratègic, l'actual té un enfocament més global, i no se centra tant en el *hinterland*, el qual segueix sent una part bàsica de l'estratègia, tenint en compte tots els aspectes del negoci.

#### 5.1.2 L'anàlisi estratègica

En aquest bloc es fa una anàlisi sobre les empreses vinculades al Port de Barcelona, sobre diferents tendències en logística, transport marítim i sostenibilitat, i també la competitivitat envers altres ports.

Com són aspectes analítics, alguns dels quals hem vist anteriorment en aquest treball, i d'altres que no tenen rellevància en aquest, ens fixarem més en el següent apartat, el qual tracta temes que són més relacionats amb el futur del Port.

### 5.1.3 La proposta estratègica

#### La missió i la visió del Port de Barcelona

La missió del Port de Barcelona continua sent la mateixa esmentada en el I Pla Estratègic:

**“ Contribuir a la competitivitat  
dels clients del Port mitjançant  
la prestació de serveis eficients  
que responguin a les seves  
necessitats de transport  
marítim, transport terrestre  
i serveis logístics ”**

Figura 37. Missió del Port de Barcelona. Font: III Pla Estratègic

Per a aconseguir-ho el Port es fixa els següents objectius:

- Fomentar el desenvolupament econòmic del seu entorn, sent un instrument facilitador del comerç internacional i creador de riquesa.
- Aportar valor al seu *hinterland* amb la millora de la competitivitat de les empreses del sector (importadors, exportadors i operadors).
- Garantir l'eficàcia, l'eficiència, la transparència i la simplicitat operativa dels processos.
- Garantir un creixement sostenible de les infraestructures i el tràfic, fent una gestió responsable de l'impacte sobre l'entorn.
- Incentivar la creació de nous serveis de valor en la logística i el transport i potenciar la utilització de noves tecnologies.

Pel que fa a la visió del Port es defineix com:

**“ Barcelona: el port solució  
d'Europa a la Mediterrània ”**

Figura 38. Visió del Port de Barcelona. Font: III Pla Estratègic

Per tal d'assolir aquesta fita Barcelona ha de convertir-se en l'alternativa a l'entrada i sortida de mercaderies d'Europa, sobretot respecte als tràfics amb Àsia i Àfrica. També cal tenir una capacitat portuària (física i comercial), una elevada eficiència operativa i uns costos competitius; per a poder estar així a l'altura de les circumstàncies i ser una solució per a la logística europea.

#### 5.1.4 L'objectiu estratègic

En l'àmbit estratègic, l'objectiu del Port de Barcelona és:

“ Ser el primer centre de  
distribució euroregional a la  
Mediterrània en competència  
amb els ports del nord  
d'Europa ”

Figura 39. Objectiu estratègic del Port de Barcelona. Font: III Pla Estratègic

Per tal de poder-ho aconseguir requereix:

- Transformar el Port en un centre de concentració, distribució i tractament de càrregues, amb un major *hinterland* que l'actual.
- Desenvolupar el port en xarxa, creant corredors de transport multimodals i terminals marítimes interiors.
- Potenciar els modes de transport alternatius a la carretera, com el transport ferroviari i les línies de *Short Sea Shipping*.
- Millorar l'operativa portuària i reduir-ne el cost, per tal de ser més competitius respecte a altres ports.
- Oferir als carregadors una nova proposta de valor amb la implicació de tota la Comunitat Portuària.



### 5.1.5 Els eixos estratègics

Els objectius estratègics esmentats anteriorment s'organitzen al voltant de tres grans eixos estratègics:

#### 1. Creixement

L'ampliació que s'ha dut a terme al Port, permetrà poder arribar a nous mercats i tenir una millor recepció de vaixells, el que suposa un primer pas per al compliment dels objectius marcats pel Port, i poder assolir una capacitat de creixement a la qual fins ara no es podia arribar.

Tot i això, aquesta ampliació ha coincidit temporalment amb la crisi econòmica i amb una forta arribada al sector de noves infraestructures, generant una sobreoferta de capacitat i un increment de la competència. És per això que cal assolir nous mercats d'importació i exportació en un *hinterland* més gran i potenciar els tràfics de transbordament.

Cal dir que aquest creixement no és una única finalitat, ja que la vertadera finalitat del Port consisteix a crear riquesa per a la seva àrea d'influència, i per a aconseguir-ho, cal tenir una bona oferta de connexions amb el *foreland*, pel que fa a destinacions, qualitat, freqüència, fiabilitat i preu.

#### 2. Competitivitat

El creixement ha d'arribar d'àrees on Barcelona no és la primera opció portuària, així que caldrà ser més competitiu que la competència.

En el *hinterland* més gran que cal assolir, però, hi ha ports amb una situació geogràfica millor o amb una oferta portuària més avançada; per tant, per a poder-hi competir cal millorar la logística portuària i adaptar-la als nous mercats, i sobretot també disposar d'una oferta de preus més atractiva que la competència.

### 3. Sostenibilitat

L'objectiu del Port de Barcelona per tal de tenir un desenvolupament sostenible implica satisfer les necessitats del present sense posar en perill la capacitat de les generacions futures de satisfer les seves. El concepte de sostenibilitat s'entén com un concepte ampli que es desglossa en tres àmbits: sostenibilitat econòmica, social i ambiental.

Un dels principals aspectes que cal potenciar per a aconseguir millorar la sostenibilitat és la intermodalitat. La distribució a un *hinterland* ampliat ha de fer-se mitjançant connexions intermodals ràpides i eficients d'alta capacitat, el que permeti un creixement sostenible de l'activitat portuària i que estigui en concordança amb les polítiques de transport de la Unió Europea, i amb les necessitats socioambientals de l'entorn.



Figura 40. Eixos estratègics del Port de Barcelona. Font: III Pla Estratègic

## 5.2 Tendències de futur

La situació econòmica actual i la volatilitat dels mercats fa difícil establir previsions fidedignes de tràfic a curt termini, però considerant un horitzó a mitjà i llarg termini; el Port de Barcelona ha d'assolir els 70 milions de tones de mercaderies l'any 2020 i els 3 milions de TEU, de les quals prop d'un 70% ha de correspondre a càrrega general (contenitzable o convencional). I en aquest termini, el volum de contenidors a manipular ha de superar els 2,3 milions de TEU de *hinterland* i els 3 milions de TEU totals.

Avui en dia, més del 75% de la mercaderia en contenidor que es manipula al Port de Barcelona té el seu origen o destinació a Catalunya. Fins i tot considerant un escenari sense crisi econòmica, el creixement de l'entorn més immediat no serà suficient per assolir aquests objectius de tràfic:

Es tracta, doncs, d'abordar un creixement que significarà duplicar els tràfics actuals. Que la meitat de la càrrega s'hagi d'obtenir de fora de Catalunya obliga a ampliar el *hinterland* de Barcelona fins a un radi geogràfic superior als 600 km i que, en alguns casos, arribarà fins als 1.200 km.

En la Taula 32 podem veure la previsió de creixement del Port, en la que es preveu passar d'una capacitat de 4,4 milions de TEU i 70 milions de tones, fins als 5,6 milions de TEU i 85 milions de tones, en tres anys.

Any	TEU	Tones
2014	3,7	50
2017	4,4	70
2020	5,6	85
2035	10	130

Taula 32. Evolució prevista de la capacitat del Port de Barcelona (en milions).

Font: III Pla Estratègic

Respecte a l'economia de Catalunya, el PIB es preveu que creixi un 2,5% el 2018, sis dècimes inferior al del 2017 i un 1% menys que l'any 2016. Aquesta previsió negativa es deriva de l'actual situació política, que provoca un descens en la confiança empresarial, i si en el futur l'actual clima d'incertesa s'agreuja o s'allarga, els valors estimats encara poden arribar a ser més baixos<sup>10</sup>.

Aquesta previsió a la baixa es basa principalment en la demanda interna, amb un menor creixement del consum i de la inversió, tant del sector públic com del privat, com es pot veure en la Taula 32.

Pel que fa al comerç exterior, s'espera que continuï aportant positivament al creixement del PIB. Tot i això, es preveu una certa reducció en el ritme de creixement de les exportacions i les importacions, amb un descens del 0,4% en els dos.

	2016	2017	2018
<b>Producte Interior Brut</b>	<b>3,5%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,5%</b>
Consum Privat	2,7%	2,7%	2,3%
Consum Públic	2,7%	1,3%	0,5%
Formació Bruta de Capital	5,2%	4,0%	3,0%
Exportacions	4,1%	5,2%	4,8%
Importacions	5,8%	4,8%	4,4%
VAB agricultura	0,5%	1,5%	0,5%
VAB indústria	4,0%	3,3%	2,6%
VAB construcció	3,2%	3,0%	2,4%
VAB serveis	3,1%	3,1%	2,6%
Índex Preus Consum (base 2011)	0,1%	2,3%	1,6%
Ocupats	3,4%	3,0%	2,5%

Taula 33. Previsions per a les principals macromagnituds de l'economia catalana.

Font: Cambra de Comerç de Barcelona

<sup>10</sup> [http://www.cambrabcn.org/documents/20182/44111/Informe+trimestral+de+conjuntura+catalana\\_241017.pdf/249c825b-2cea-4173-aa24-781a27cea443](http://www.cambrabcn.org/documents/20182/44111/Informe+trimestral+de+conjuntura+catalana_241017.pdf/249c825b-2cea-4173-aa24-781a27cea443)

## 6. Conclusions

### Evolució

El que podem concloure és que per arribar a tenir el Port actual ha calgut una evolució constant a través dels anys mitjançant quatre grans ampliacions.

Actualment el Port de Barcelona el podem definir com a principalment de tipus comercial, amb sectors industrials, de passatge, de pesca i esportius; és un port artificial, amb una gestió estatal, de tipus *landlord* i de 5a generació.

### Creixement

Els sectors del Port que han crescut més en l'última dècada són la ZAL, la terminal de contenidors BEST, el moll de l'energia i les terminals de passatgers, enfocades al turisme provinent dels creuers.

### Economia

La crisi econòmica té un efecte de recessió en el moviment de mercaderies al Port a partir de l'any 2009, però es comença a recuperar el 2014 fins a tornar a assolir valors similars als anteriors de la crisi. En canvi, el tràfic de passatgers no es veu afectat per aquesta.

Respecte als altres ports de l'Estat Espanyol, Barcelona és el tercer en moviment de mercaderies en tones i en contenidors TEU, i és el port que més creix respecte al 2016.

Pel que fa a contenidors en trànsit està situat lluny dels ports d'Algesires i València; en moviments de contenidors nacionals se situa tercer darrere dels ports de les Illes Canàries, i en exportació/importació internacional és el segon port de l'Estat darrere de València, amb el qual escurça distàncies des del 2016.

Tot això ens indica que en moviment de contenidors, Barcelona és un port principalment d'importació i exportació, i no és de tipus *hub*<sup>11</sup> com Algesires o València (que és una combinació dels dos tipus), fet que indica que aquest tràfic de contenidors aporta un valor important en el comerç exterior de Catalunya i zones properes, dintre del seu *hinterland*.

---

11 Port de distribució de tràfic internacional en grans bucs a altres ports de la regió, mitjançant un servei d'enllaç.

En nombre d'escales de bucs mercants, Barcelona se situa dins de la mitja dels ports espanyols, a distància de les Balears i Algesires; però si classifiquem els bucs per GT, Barcelona es troba en segona posició amb valors ascendents comparats amb els del 2016, després d'Algesires, que descendeix en el mateix període.

En el nombre d'escales de creuers, Barcelona es troba en segona posició, gairebé igualat amb els valors de les Balears, i els dos obtenen un increment des del 2016; i en nombre de passatgers Barcelona és el quart port, darrere dels insulars.

En nombre de passatgers exclusivament de creuers, Barcelona sí que és el primer port de l'Estat amb una diferència considerable respecte als ports insulars, el que ens indica que el Port de Barcelona es nodreix també d'un important nombre de turistes.

L'impacte econòmic de l'activitat de creuers al Port de Barcelona, l'any 2014, genera una facturació directa de 442,5 milions d'euros, una facturació indirecta de 353,5 milions i genera unes rendes fiscals (en impostos i taxes) de 152 milions.

Amb aquestes dades podem concloure que el trànsit de creuers al Port és essencial per al turisme de la ciutat comtal, que és un dels sectors més importants en l'economia de Catalunya.

L'economia catalana, en comerç exterior, obté un creixement de les importacions en els últims anys, el qual s'equipara amb el valor de les exportacions, mentre que el 2016 es redueixen ambdós valors per tornar a recuperar-se la primera meitat del 2017. La segona meitat del 2017

L'origen i destinació de les mercaderies són principalment països de la Unió Europea, amb Alemanya, França i Itàlia al capdavant; després la zona amb més comerç és la Xina, sobretot en importacions.

Respecte al conjunt d'Espanya, els ports catalans obtenen valors de creixement superiors en moviment de mercaderies durant gran part del 2017, els quals cauen el mes d'octubre, equiparant-se amb la mitja de l'Estat.

El Port de Barcelona representa una desena part del total de moviment de mercaderies i passatgers d'Espanya, i una quarta part de les exportacions i importacions de l'Estat passen per Catalunya.

Pel que fa a la inversió pública de l'Estat a Catalunya va ser més gran durant el procés d'ampliació del Port a principis del segle XXI, però aquesta s'ha anat reduint constantment allargant així el procés de millora i adequació dels accessos viaris i ferroviaris.

## Connectivitat

El Port de Barcelona proveeix mercaderies per via terrestre a diversos punts repartits per Espanya, França, Itàlia, fins a arribar al nord d'Europa (Bèlgica, Holanda, Alemanya), i el nord d'Àfrica; i per tal d'arribar millor a aquests es fan servir connexions amb terminals marítimes interiors. Pel que fa a altres països amb els quals té una major connexió per via marítima són països d'Àfrica del Nord, Itàlia, França i la Xina.

En l'àmbit del transport de passatgers, Barcelona també es troba connectada mitjançant línies de *Short Sea Shipping*, les quals s'anomenen autopistes del mar, i tenen l'objectiu de facilitar la connexió entre els països oferint una alternativa al transport terrestre.

Un aspecte fonamental en l'àmbit de la connectivitat del Port, són els accessos viaris i ferroviaris, que com hem vist encara es troben inacabats, fet que comporta una limitació tant en el creixement del Port, com per poder assolir els objectius de futur recollits en el III Pla Estratègic. És per això que per tal d'ajudar al creixement de l'economia, cal abans invertir en infraestructures de sectors estratègics per al desenvolupament d'aquesta, com és el Port de Barcelona.

## Futur

Un dels punts principals que marcarà les futures passes que seguirà el Port, és el seu III Pla Estratègic, projecte en el qual es desenvolupen els objectius i les línies estratègiques a seguir, en matèries de creixement, competitivitat i sostenibilitat.

Pel que fa a l'economia catalana el 2018, a causa de la incertesa política, tindrà una reducció del creixement del PIB d'almenys un 0,6% respecte al 2017, i això segons les previsions més optimistes. En comerç exterior també es preveu una reducció de les exportacions i importacions, tot i que seguiran sent essencials per al desenvolupament de l'economia.



# Bibliografia

- [1] Port Barcelona – Evolució. [Consultat: el 15 d'octubre de 2017]. Disponible a:  
<http://www.portdebarcelona.cat/es/web/port-del-ciudada/infografia>
  
- [2] Història Port de Barcelona [Consultat: el 15 d'octubre de 2017]. Disponible a:  
<http://www.portdebarcelona.cat/web/port-del-ciudada/barcelona-sense-port>
  
- [3] Projecte d'ampliació Sud (última modificació: 25 de juny de 2015)  
[Consultat: el 17 d'octubre de 2017]. Disponible a:  
[http://www.pemb.cat/ca/projectes-estrategics/port\\_de\\_barcelona\\_ampliacio\\_sud/25/](http://www.pemb.cat/ca/projectes-estrategics/port_de_barcelona_ampliacio_sud/25/)
  
- [4] L'AMPLIACIO DEL PORT c - MONOGRAFIA AMPLIACIO DEL PORT.pdf  
(última modificació: 29 d'agost de 2016) [Consultat: el 17 d'octubre de 2017]. Disponible a:  
<http://www.mcrit.com/euram/documents/docsEngineersIndustrialsCat/MONOGRAFIA%20AMPLIACIO%20DEL%20PORT.pdf>
  
- [5] Història | Hutchison Port Best [Consultat: el 15 d'octubre de 2017] Disponible a:  
<http://www.best.com.es/ca/historia/>
  
- [6] PORT DE BARCELONA (última modificació: 31/12/2011) [Consultat: el 19 d'octubre de 2017]  
Disponible a:  
[http://territori.scot.cat/cat/notices/2011/12/port\\_de\\_barcelona\\_3022.php](http://territori.scot.cat/cat/notices/2011/12/port_de_barcelona_3022.php)
  
- [7] Tràfics i Terminals - Creuers. [Consultat: el 25 d'octubre de 2017] Disponible a:  
[http://www.portdebarcelona.cat/es\\_ES/web/port-dels-negocis/47](http://www.portdebarcelona.cat/es_ES/web/port-dels-negocis/47)
  
- [8] Port de Barcelona - Estadístiques (última modificació: 24 de gener de 2017) [Consultat: el 22 de setembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.portdebarcelona.cat/web/autoritat-portuaria/estadisticas>

- [9] Puertos del Estado – Estadística Mensual (última modificació: 28 de desembre de 2017) [Consultat: el 22 de setembre de 2017] Disponible a:  
[http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica\\_mensual.aspx](http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx)
- [10] Memòria Econòmica de Catalunya 2016 (última modificació: 21 de juny de 2017). [Consultat: el 22 de desembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.cambrabcn.org/que-t-oferim/estudis-economics-infraestructures/memoria-economica-de-catalunya>
- [11] Informe trimestral de conjuntura catalana – Octubre 2017 (CAT) (última modificació: 24 d'octubre de 2017). [Consultat: el 22 de desembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.cambrabcn.org/que-t-oferim/estudis-economics-infraestructures/informe-trimestral-conjuntura-catalana>
- [12] Institut d'Estadística de Catalunya - Indicadors de conjuntura econòmica (última modificació: 7 de desembre de 2017). [Consultat: el 22 de desembre de 2017] Disponible a:  
<https://www.idescat.cat/economia/>
- [13] Informe de l'impacte sobre l'economia catalana i perfil socioeconòmic del creuerista (2014) -- Port de Barcelona i Barcelona Turisme. No disponible en línia.
- [14] La inversió de l'Estat a Catalunya. Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda (última modificació: 30 de maig de 2015). [Consultat: el 22 de desembre de 2017] Disponible a:  
[http://economia.gencat.cat/ca/70\\_ambits\\_actuacio/analisi\\_finances\\_publicques/estadistiques-indicadors-financers/la\\_inversio\\_publica\\_a\\_catalunya/la\\_inversio\\_de\\_l\\_estat\\_a\\_catalunya/](http://economia.gencat.cat/ca/70_ambits_actuacio/analisi_finances_publicques/estadistiques-indicadors-financers/la_inversio_publica_a_catalunya/la_inversio_de_l_estat_a_catalunya/)
- [15] Port de Barcelona - Estadístiques (última modificació: 24 de gener de 2017) [Consultat: el 23 de setembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.portdebarcelona.cat/web/autoritat-portuaria/estadistiques>
- [16] Short Sea Shipping [Consultat: el 6 de setembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.shortsea.es/index.php/iquienes-somos/definicion-sss>
- [17] Motorways of the sea [Consultat: el 6 de setembre de 2017] Disponible a:  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways\\_sea\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en)

- [18] Les obres dels accessos al port de Barcelona, Grau, X. *Ara.cat* (data de publicació: 15 de gener de 2017) [Consultat: el 12 de setembre de 2017] Disponible a:  
[http://www.ara.cat/economia/obres-accessos-Barcelona-porten-aturades\\_0\\_1724827521.html](http://www.ara.cat/economia/obres-accessos-Barcelona-porten-aturades_0_1724827521.html)
- [19] Nous accessos sud, ferroviari i viari, en l'ampliació del port de Barcelona (última modificació: 25 de juny de 2015) [Consultat: el 22 de setembre de 2017] Disponible a:  
[http://www.pemb.cat/ca/projectes-estrategics/nous\\_accessos\\_sud\\_ferrovitari\\_i\\_viri\\_en\\_lampliacio\\_del\\_port\\_de\\_barcelona/24/](http://www.pemb.cat/ca/projectes-estrategics/nous_accessos_sud_ferrovitari_i_viri_en_lampliacio_del_port_de_barcelona/24/)
- [20] PORT DE BARCELONA (última modificació: 31/12/2011) [Consultat: el 25 de setembre de 2017] Disponible a:  
[http://territori.scot.cat/cat/notices/2016/12/port\\_de\\_barcelona\\_3339.php](http://territori.scot.cat/cat/notices/2016/12/port_de_barcelona_3339.php)
- [21] Projectes UE – Nous accessos ferroviaris [Consultat: el 6 de setembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.portdebarcelona.cat/web/el-port/accessos-ferroviaris>
- [22] Port de Barcelona – Memòria Anual 2016 (última modificació: 7 de juliol de 2017) [Consultat: el 13 de novembre de 2017] Disponible a:  
<http://www.portdebarcelona.cat/memoria2016/cat/4-1-principales-obras-ejecutadas.html>
- [23] Què és el Pla Estratègic [Consultat: el 18 de desembre de 2017] Disponible a:  
[http://gestio.suport.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=102%3Aque-es-el-pla-estrategic&catid=32%3Apmf-estrategia&Itemid=39&lang=ca](http://gestio.suport.org/index.php?option=com_content&view=article&id=102%3Aque-es-el-pla-estrategic&catid=32%3Apmf-estrategia&Itemid=39&lang=ca)
- [24] Què és un Pla Estratègic – Diputació de Barcelona (última modificació: 20 de març de 2015) [Consultat: el 18 de desembre de 2017] Disponible a:  
<https://www.diba.cat/documents/36150622/40701978/queesunplaestrategic.pdf/9bec5e94-e492-4584-8e2c-1d3a3b58fe7a>
- [25] III Pla Estratègic – 2015-2020 (última modificació: 25 de novembre de 2015) [Consultat: el 18 de desembre de 2017] Disponible a:  
[http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/3f0a50ab-74ad-447e-a23b-14f27eedda31/III\\_PLA ESTRATEGIC\\_PBCN\\_cat.pdf](http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/3f0a50ab-74ad-447e-a23b-14f27eedda31/III_PLA ESTRATEGIC_PBCN_cat.pdf)

- [26] Informe trimestral de conjuntura catalana – Octubre 2017 (CAT) (última modificació: 24 d'octubre de 2017). [Consultat: el 27 de desembre de 2017] Disponible a:  
[http://www.cambrabcn.org/documents/20182/44111/Informe+trimestral+de+conjuntura+catalana\\_241017.pdf/249c825b-2cea-4173-aa24-781a27cea443](http://www.cambrabcn.org/documents/20182/44111/Informe+trimestral+de+conjuntura+catalana_241017.pdf/249c825b-2cea-4173-aa24-781a27cea443)